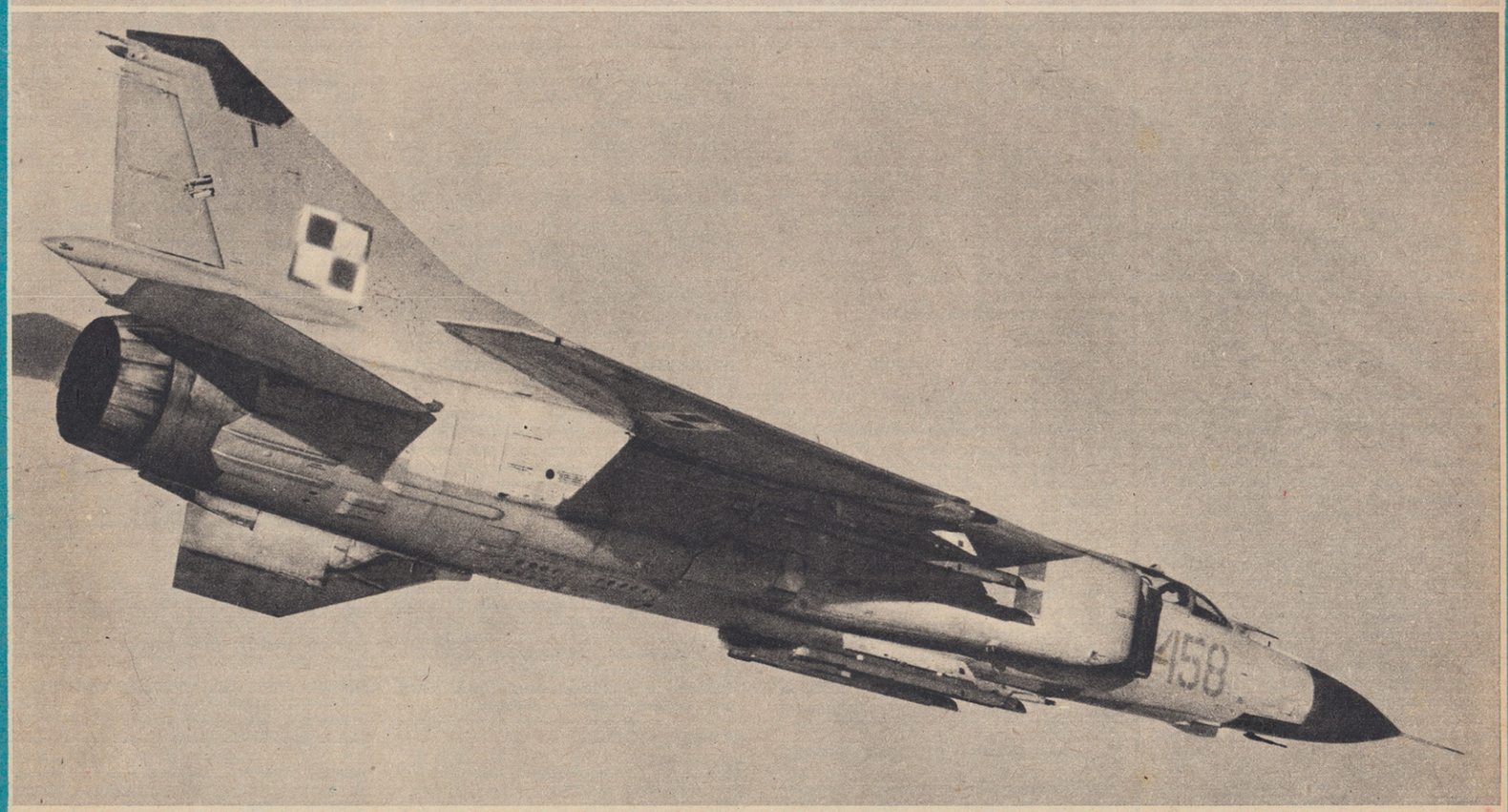
SKRZYDLATA POLSKA

1 (1591) • 23.05.1982 PL ISSN 0137-866x • Nr ind. 37606 CENA 20 zł

MiG-23



NA HORYZONCIE

STARTUJEMY!

Drodzy Czytelnicy!

Startujemy z pierwszym w tym roku numerem po cztero- i półmiesięcznej przerwie. Możecie sobie wyobrazić jaki to dla nas, a możemy przypuszczać, że i dla Was — moment radosnego wzruszenia. Wprawdzie w 52-letniej historii „Skrzydlatej" przerwa to niewielka, niemniej jednak liczne listy, telefony oraz osobiste kontakty świadczą jak bardzo wzajemnie tęskniliśmy do siebie. Wam brak było czasopisma, z którym się zżyliście przez tyle lat, a nam — codziennych serdecznych z Wami kontaktów.

Wspólnie wraz z całym krajem przeżywaliśmy trudne dni, a i dziś wcale nie jest wszystkim nam łatwo. Zaczynamy się ukazywać w innej złożonej pod wieloma względami sytuacji politycznej, społecznej i ekonomicznej. Startujemy z radością ale i z głęboką troską o najbliższą przyszłość, o nasz byt i Wspólny Dom — Polskę. Polskę Socjalistyczną. Zatroskani jesteśmy losami naszego lotnictwa cywilnego, które znalazło się w zagrożeniu. Sytuacja kryzysowa wymaga teraz od nas wszystkich pełnej rozwagi, a także zwiększonej odpowiedzialności. Musimy wspólnie walczyć o przetrwanie, a dotyczy to m. in. zarówno szkolenia i latania sportowego w aeroklubach jak i komunikacji lotniczej. Dziś nam wszystkim bardziej niż kiedykolwiek potrzebna jest jedność współdziałania oraz dobra zwykła codzienna praca i jej rezultaty. Społeczność lotniczą naszego kraju cechowało zawsze głębokie umiłowanie Polskich Skrzydeł i zaangażowana dla nich praca. Niech więc te cechy towarzyszą nam w tych trudnych dniach, w poszukiwaniu dróg wyjścia z kryzysu.

„Skrzydlata Polska" zawsze służyła wiernie naszemu lotnictwu i integracji środowiska lotniczego. Na miarę swych skromnych możliwości, starała się nie tylko towarzyszyć, ale i brać udział w jego rozwoju. Profil naszego czasopisma z tamtych lat i dni, w których byliśmy serdecznie związani z kilkoma pokoleniami lotników polskich w latach tłustych i chudych — pozostaje bez zmian. Startujemy dziś z tymi samymi ideałami zaangażowanej pracy dla Polski Skrzydlatej. I ten sam zespół redakcji z okresu sprzed 13 grudnia 1981 oddaje Wam, Drodzy Czytelnicy, dziś pierwszy tegoroczny numer tygodnika do rąk.

Żywimy nadzieję, że przyjmiecie nas życzliwie. Liczymy, że Wasza pomoc i bliska współpraca pozwoli nie tylko odbudować ale i znacznie rozszerzyć więzi, przerwane kilkumiesięczną nieobecnością „Skrzydlatej" na rynku wydawniczym. Nasz nowy start nie odbywa się bez kłopotów przede wszystkim z powodu trudności technicznych, gdyż proces produkcji pisma odbywa się w dwóch drukarniach. Twarde realia ekonomii zmusiły nas do podwyżki ceny egzemplarza pisma na 20 zł i nie jesteśmy pewni czy zostanie ona zaakceptowana przez ogół Czytelników, ale wynika to po prostu z dużych podwyżek cen papieru i druku. Rzecz jasna, iż prenumeratorzy, którzy opłacili abonament pisma na 1982 r. otrzymywać będą „Skrzydlatą" do końca bieżącego roku po dawnej cenie.

Splot okoliczności sprawił, iż podobnie jak w 1945 po reaktywowaniu, „Skrzydlata" i tym razem po wznowieniu ukazuje się w maju. W najpiękniejszym miesiącu roku, w czasie trwania skromniejszych niż zwykle Dni Kultury, Oświaty, Książki i Prasy. Może jest w tym coś z symbolu?

Witając Was serdecznie w nowej edycji, Drodzy Czytelnicy, pragniemy Wam podziękować za wyrazy dotychczasowej sympatii. Liczymy na Waszą dalszą przyjaźń, zdając sobie równocześnie sprawę, iż mamy sporo zaległości informacyjno-tematycznych, które postaramy się publikować w następnych numerach. Czekamy na listy i korespondencję. Prosimy również o wyrozumiałość wobec wszelkich usterek technicznych, jakie mogą okresowo wyniknąć w toku ukazywania się czasopisma.

W naszym nowym starcie z radością gorąco Was pozdrawiamy!

ZESPÓŁ „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Z LOTU PO KRAJU

PRZEWOZY PLL LOT W ROKU 1981

Jak było do przewidzenia, rok 1981 wykazał dalszy, dość znaczny spadek przewozów Polskich Linii Lotniczych LOT — tak krajowych, jak i zagranicznych. Ogólna praca przewozowa w roku ubiegłym zmniejszyła się w porównaniu z 1980 r. o 8 proc. — do 236,3 mln tkm (w 1980 r. — 257,8 mln, w 1979 — 263 mln tkm). LOT przewiózł w 1981 r. 993,3 tys. pasażerów w ruchu zagranicznym (o 39 tys. mniej niż w 1980) i 706,8 tys. w krajowym (o 81,3 tys. mniej). W 1981 r. ogólna liczba pasażerów wynosiła 1 700,2 tys., gdy w 1980 — 1 820,8 tys. a w 1979 — 1 993 tys. Znacznie bardziej niż pasażerskie zmniejszyły się przewozy towarowe, osiągając zaledwie 67 proc. stanu z roku 1980. Zagraniczne spadły o 7 mln tkm, a krajowe o 0,7 tys. Zwiększyły się natomiast (w sumie niewielkie) przewozy poczty — 5 do 5,8 mln tkm.

Pozytywnym zjawiskiem był znaczny wzrost wskaźnika zapełnienia miejsc pasażerskich (78,1 proc. na liniach krajowych i 66,1 na zagranicznych) oraz wykorzystania oferowanego ciężaru handlowego (odpowiednio 74,8 i 55,8 proc.). LOT w dalszym ciągu przewozi z kraju i do kraju dwukrotnie więcej pasażerów niż przewoźnicy zagraniczni. 18 tys. pasażerów przewiózł LOT w roku ubiegłym poza kraj (tj. na obcych liniach). Mimo spadku przewozów, ogólne wyniki finansowe (złotówkowe) PLL LOT za 1981 r. były dzięki podwyżce taryf — znacznie lepsze niż za rok 1980.

XXIV KONFERENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW

Nad problemami bezpiecznego szkolenia lotniczego radziła w Poznaniu 25 marca br. kolejna XXIV Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych PRL. Tego rodzaju tematyczne konferencje są ważnym wydarzeniem w życiu wojskowych lotników, ponieważ wyznaczają aktualnie najistotniejsze dla lotnictwa problemy do rozwiązania. Na obrady przybyli więc dowódcy Wojsk Lotniczych i Wojsk OPK wraz ze swymi zastępcami, radziecy generałowie — przedstawiciele Zjednoczonego Dowództwa Lotnictwa Układu Warszawskiego, a także przedstawiciele Instytucji Centralnych MON. W obradach uczestniczyli dowódcy oraz przedstawiciele jednostek, ośrodków szkoleniowych oraz instytucji WL, WOPK, Marynarki Wojennej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz Ministerstwa Komunikacji. Obradom przewodniczył dowódca Wojsk Lotniczych — gen. dyw. pil. **Tadeusz Krepski.**

MEDALE ZA WYBITNE OSIĄGNIĘCIA SPORTOWE

W Głównym Komitecie Kultury Fizycznej i Sportu wręczono 8 lutego br. Złote medale Za wybitne osiągnięcia sportowe: rekordzistom świata w modelarstwie lotniczym — **Włodzimierzowi Mazurczakowi** i **Grzegorzowi Nasierowskiemu;** Odznakę Zasłużonego Mistrza Sportu pilotowi samolotowemu Krzysztofowi Lenartowiczowi,

PIERWSZA SERIA AN-28 W MIELCU

W największym polskim zakładzie przemysłu lotniczego — Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL w Mielcu — przystąpiono do budowy pierwszej serii samolotu pasażerskiego bliskiego zasięgu, typu An-28. Przewiduje się, że pierwsze 5 samolotów, budowanych w Mielcu na licencji radzieckiej, będzie gotowych już w przyszłym roku.

NOWI PILOCI ŚMIGŁOWCOWI

W Ośrodku Szkolenia Personelu Lotniczego w Rzeszowie odbyła się w grudniu ub. r. promocja pierwszych dwudziestu pilotów śmigłowcowych — uczniów Technikum Mechanizacji Rolnictwa z Zamościa. Najlepsze wyniki w szkoleniu uzyskali: **Andrzej Petrucyniak, Jacek Michnik** i **Waldemar Sieradzki.**

35-LECIE AEROKLUBU SŁUPSKIEGO

W grudniu 1981 odbyło się uroczyste zebranie członków Aeroklubu Słupskiego z okazji 35-lecia działalności. Odbyło się ono w tej samej sali Ratusza Miejskiego, w której w lutym 1947 r. zorganizowano pierwsze walne zgromadzenie członków. W spotkaniu jubileuszowym udział wzięli przedstawiciele władz miejskich i wojewódzkich, organizacji młodzieżowych oraz instytucji współpracujących z aeroklubem. Prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj** podkreślił w swym wystąpieniu ważną rolę jaką spełnia aeroklub w kształtowaniu wartości obywatelskich i patriotycznych. Prezes Aeroklubu Słupskiego dr **Henryk Wrembel** zapoznał uczestników z osiągnięciami oraz zamierzeniami aeroklubu.

Z okazji 35-lecia wielu sportowcom, działaczom i pracownikom Aeroklubu Słupskiego wręczono odznaczenia państwowe, odznaki, wyróżnienia i dyplomy. Honorowe wyróżnienie naszej redakcji Błękitne Skrzydła otrzymał **Mieczysław Twardowski.** Miłe wyróżnienie spotkało naszą redakcję: Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Słupsku przyznało „Skrzydlatej Polsce" Honorową Odznakę Za Zasługi dla Województwa Słupskiego. Dziękujemy.

Rys. W. Fuglewicz

9-TYSIĘCZNY AN-2

Mielecka Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL rozpoczęła 24 rok produkcji popularnego samolotu wielozadaniowego An-2. Jest to ewenement w historii światowego przemysłu lotniczego, zarówno jeśli chodzi o długość serii, jak też o liczbę wyprodukowanych samolotów. Niedawno mielecką WSK opuścił 9-tysięczny An-2! Tegoroczna produkcja tych samolotów będzie większa niż w kilku poprzednich latach.

Samolot An-2 jest w olbrzymiej większości eksportowany. Sam Związek Radziecki zakupił już ponad 8 tys. sztuk. Samoloty te zakupiło 15 innych krajów Europy, Ameryki i Azji. W tym roku będą one również eksportowane, m. in. do Anglii i Rumunii.

TRZYDZIESTY KOMPLET USTERZENIA DLA IŁ-86

Pogłębia się kooperacja WSK PZL w Mielcu z radzieckim przemysłem lotniczym, w zakresie dostaw poszczególnych zespołów do najnowocześniejszego odrzutowego samolotu pasażerskiego Ił-86.

Zakład lotniczy mieleckiej WSK wysłał niedawno do ZSRR 30 już komplet najważniejszego produkowanego przez siebie zespołu aerobusu Ił-86 — usterzenia, obejmującego stateczniki pionowy i poziomy oraz stery — pionowy i poziomy.

„SKRZYDLATA" U WARSZAWSKICH SENIORÓW LOTNICTWA

Członkowie zespołu redakcyjnego „Skrzydlatej Polski" w osobach: **Jerzy R. Konieczny, Tadeusz Malinowski, Paweł Elsztein, Jerzy Zarębski, Henryk Kucharski i Bogusław Witkowski** byli 8 grudnia 1981 r. gośćmi Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, któremu przewodniczy **Jerzy Osiński.**

W toku miłego dla nas spotkania z udziałem licznych członków WKSL, redaktor naczelny SP wręczył obecnym laureatom Błękitnych Skrzydeł 1981 z Warszawy pamiątkowe dyplomy i znaczki. Otrzymali je: **Anna Leska-Daab, Leokadia Rzadkowska, Jan Stefan Moraczewski, Stanisław Skalski, Kazimierz Sławiński** oraz **Jerzy Grzegorzewski** i **Tadeusz Kostia.**

WYDAWNICTWA

OLGIERD WOŁCZEK — **KOSMICZNE SZLAKI ŻYCIA.** Wyd. Iskry — 1981. Str. 206, cena 28 zł.

STANISŁAW JANUSZEWSKI — **RODOWÓD POLSKICH SKRZYDEŁ.** Wydawnictwo MON — 1981. Str. 248, cena 40 zł.

ZMARLI

6 grudnia 1981, w wieku 84 lat, **KAZIMIERZ MOZÓŁ,** szef 111 eskadry 1 pułku lotniczego, szef techniczny 303 Dywizjonu Myśliwskiego, członek Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

8 grudnia 1981, w wieku 71 lat, **AUGUSTYN WOJNOWSKI,** inwalida wojenny, żołnierz Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich, uczestnik walk pod Tobrukiem; długoletni pracownik PLL LOT, reprezentant greckich linii lotniczych Olimpic Airways w Warszawie.

3 stycznia 1982, w wieku 60 lat, **EDWARD SZAFRAŃSKI,** ppłk rez. pil., długoletni oficer Wojsk Lotniczych, absolwent szkoły lotnictwa bombowego w Engelsie, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

30 stycznia 1982 w Warszawie, w wieku 80 lat, **WACŁAW BŁOŃSKI,** kpt. rez., wieloletni pilot oblatywacz Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa (PZL Paluch), uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939, Powstania Warszawskiego, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Walecznych.

12 lutego 1982 w Warszawie, w wieku 83 lat, **TEOFIL KANIA,** uczestnik I i II wojny światowej, b. długoletni pracownik Państwowych Zakładów Lotniczych na Okęciu.

22 lutego 1982, w wieku 53 lat, **BRONISŁAW ORDA,** ppłk nawig. mgr inż., zasłużony oficer lotnictwa, dyrektor naczelny Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL Świdnik, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

6 marca 1982 w Warszawie, w wieku 57 lat, **MIECZYSŁAW RYSZARD RUDAK,** mgr inż. ppłk rez. lotnictwa, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Walecznych.

12 marca 1982 w Sofii, w wieku 57 lat, **JAN SKWARZYŃSKI,** ppłk rez. pilot, kierownik przedstawicielstwa PLL LOT w Bułgarii, wieloletni instruktor i wychowawca w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, b. naczelnik wydziału personelu latającego w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

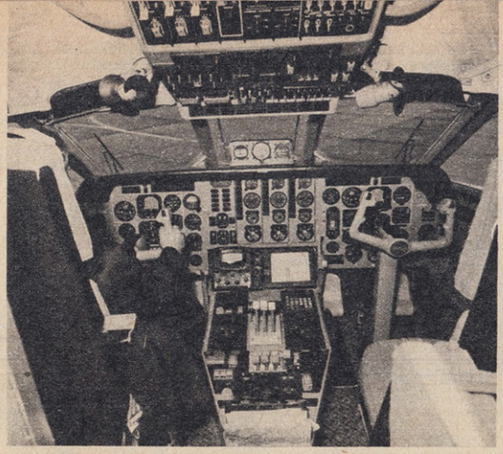
2 kwietnia 1982 w Warszawie, **ROMAN ZALEWSKI,** długoletni pracownik Katedry Aerodynamiki i Instytutu Techniki Lotniczej i Mechaniki Stosowanej Politechniki Warszawskiej.

3 kwietnia 1982 w Warszawie, w wieku 85 lat, **RYSZARD BARTEL,** mgr inż., pionier lotnictwa polskiego, pilot, wybitny konstruktor, wykładowca w Politechnice Warszawskiej, współautor pracy „Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918—1939", działacz Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

3 kwietnia 1982 w Warszawie, w wieku 89 lat, **JULIAN JASIŃSKI,** kpt w st. spocz., pilot, kombatant I i II wojny światowej, dowódca eskadry w Centrum Wyszkolenia Lotnictwa w Dęblinie, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939, walk w Polskich Siłach Powietrznych w W. Brytanii, w dywizjonach 303 i 315.

8 kwietnia 1982 w Warszawie, w wieku 66 lat, **STANISŁAW SKONIECZNY,** długoletni kierownik Oddziału Warszawskiego PLL LOT, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, złotą odznaką Zasłużonego Pracownika PLL LOT.

11 kwietnia 1982 w Warszawie, **STANISŁAW TRONDOWSKI,** mjr WP, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939, walk pod Tobrukiem i Gazalą, Cichociemny — spadochroniarz AK; odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari, wielokrotnie Krzyżem Walecznych.



najbardziej ekonomiczny spośród dotychczas użytkowanych radzieckich samolotów komunikacyjnych. Zużycie paliwa na 1 pasażero-kilometr wynosi — 31—33 g. Załoga 2-osobowa. Prędkość podróżna — 820 km/h, zasięg — 1 850 km.

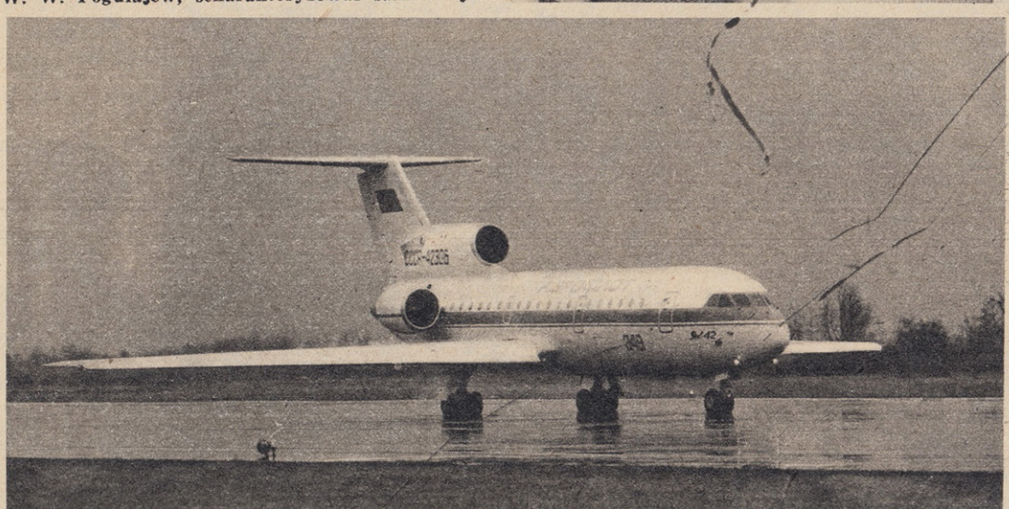
Samolot obejrzeli na Okęciu przedstawiciele władz polskiego lotnictwa cywilnego, PLL LOT, fachowcy lotnictwa cywilnego i wojskowego, dziennikarze. Jaka-42 prezentowano również w locie z zaproszonymi gośćmi na pokładzie.

(ko)

Zdjęcia: **Andrzej Pawliszewski**

PREZENTACJA JAKA-42 NA OKĘCIU

Przedstawicielstwo Handlowe ZSRR w Polsce, Ministerstwo Przemysłu Lotniczego ZSRR oraz Wszechzwiązkowe Zjednoczenie Aviaexport zorganizowały w dniach 22—24 kwietnia br. na warszawskim lotnisku Okęcie pokaz radzieckiego odrzutowego samolotu pasażerskiego Jak-42. Wszedł on na linie Aeroflotu w 1980 r. i obsługuje obecnie trasy średniego zasięgu, m.in. linie Leningrad — Helsinki i Kijów — Praga. Jak-42 lata w ZSRR w 2 wersjach: 102- i 120-miejscowej. Obecny przy prezentacji zastępca głównego konstruktora Biura Konstrukcyjnego A. S. Jakowlewa, W. W. Pogulajew, scharakteryzował samolot jako



ASTRONAUTYKA

● 20.IV.1982 r. na orbitę wokółziemską została wprowadzona kolejna stacja kosmiczna Salut-7 wyposażona w nowe urządzenia badawcze i techniczne. Przewiduje się, że na jej pokładzie będą pracowali kosmonauci radzieccy i francuscy.

● NASA podała nazwiska astronautów Murzynów w załogach Space Shuttle. Są to dr astronomii Sally Ride (kobieta; 7 lot Space Shuttle w kwietniu 1983 r.) i pilot odrzutowców Guion Bluford (8 lot Space Shuttle w lipcu 1983 r.).

● W zbliżającym się wspólnym locie kosmicznym radziecko-francuskim wezmą udział załogi 3-osobowe. Pierwsza: Jurij Małyszew, Aleksander Iwanczenkow i Jean-Loup Chrétien. Druga (rezerwowa): Leonid Kisim, Władimir Sołowiow i Patrick Baudry. Dotychczas załogi międzynarodowe statków Sojuz były 2-osobowe. Tym razem wystartuje unowocześniony Sojuz-T.

● W nowo otwartym ośrodku badań kosmicznych w Baku (ZSRR) odbyła się konferencja naukowa Interkosmosu na temat wykorzystania techniki laserowej w geodezji satelitarnej i geodynamice.

● W międzynarodowej konferencji odbytej w Brnie (CSRS) na temat teledetekcji Ziemi wzięło udział 262 specjalistów z 14 państw. Pracowały 3 grupy tematyczne.

DOSTOJNI JUBILACI

MICHAŁ SCIPIO DEL CAMPO

26 stycznia br. 95 rocznicę urodzin obchodził pionier lotnictwa polskiego — inż. Michał Scipio del Campo.

Z tej okazji Dostojny Jubilat przyjęty został przez wojewodę katowickiego — gen. dyw. pil. Romana Paszkowskiego, który w imieniu Rady Państwa udekorował Go Krzyżem Komandorskim z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski. Wręczył także zasłużonemu seniorowi polskich skrzydeł Nagrodę Wojewódzką oraz pismo gratulacyjne od lotników polskich.

Najserdeczniejsze życzenia i gratulacje Jubilatowi przekazali również obecni na uroczystości: prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr Józef Sobieraj — w imieniu APRL i ministra komunikacji, szef Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Katowicach gen. bryg. Jan Łazarczyk — w imieniu Wojska Polskiego, prezes Aeroklubu Śląskiego mgr Edmund Wiliński — w imieniu członków i młodzieży ASI.

Uroczystość zakończyło przyjacielskie spotkanie, które upłynęło w serdecznej atmosferze na rozmowach i wspomnieniach.

Do licznych gratulacji i życzeń dla Dostojnego Jubilata dołącza się również, chociaż z opóźnieniem — „Skrzydlata Polska": Życzymy przede wszystkim dobrego zdrowia!

WITOLD RYCHTER

2 lutego br. 80 rocznicę urodzin obchodził pilot i wybitny działacz lotnictwa polskiego oraz automobilizmu — mgr inż. Witold Rychter.

Z tej okazji w siedzibie Aeroklubu PRL w Warszawie odbyło się w niewielkim gronie spotkanie z Dostojnym Jubilatem z udziałem prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. Józefa Sobieraja. Gospodarz spotkania, prezes Aeroklubu Warszawskiego minister Jerzy Kuberski, złożył zasłużonemu działaczowi serdeczne życzenia od kierownictwa AW i całej społeczności lotniczej stolicy, podkreślając pionierski wkład pracy Jubilata w szkolenie i wychowanie młodzieży lotniczej Warszawy oraz jego żywe do dziś związki z Aeroklubem Warszawskim. Wręczył także wybitnemu działaczowi pamiątkowy model szybowca Foka.

Inż. Witold Rychter otrzymał listy gratulacyjne od wiceministra komunikacji gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego oraz od prezesa Aeroklubu PRL. Serdeczne życzenia w imieniu Rady Seniorów Lotnictwa złożył prof. Leszek Dulęba, w imieniu Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa jego prezes — Jerzy Osiński. Najlepsze życzenia zdrowia i wszelkiej pomyślności złożyła Dostojnemu Jubilatowi również obecna na spotkaniu „Skrzydlata Polska".

Zdjęcia: **B. Koszewski**

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **LIBIA.** Nowe przedsiębiorstwo Jamahirian Air Transport eksploatuje samolot transportowy Il-76T. Jest to cywilna wersja radzieckiego samolotu Il-76M.

● **ZSRR.** Na lotnisku moskiewskim Szeremietiewo odbywały się w końcu ubiegłego roku intensywne loty samolotu Tu-144. Szkolono nowe załogi dla Aeroflotu na tym typie samolotu naddźwiękowego.

● **BUŁGARIA.** Dla kontroli stanu czystości wód przybrzeżnych wykorzystywany jest radziecki samolot An-14 z dwoma silnikami po 220 kW.

● **USA.** Na przykładzie jednego z towarzystw lotniczych obliczono, że średnio co 1,5 godziny lotu wypijana jest przez każdego pasażera 1 szklanka wina szampańskiego.

● **CSRS.** Prasa fachowa przypomina o 70 rocznicy historycznego lotu inż. Jana Kaspara, pioniera lotnictwa. Rocznica ta minęła w roku ubiegłym. Kaspar wykonał swój lot 13 kwietnia 1911 r. na samolocie własnej konstrukcji z silnikiem Deimlera o mocy 52 kW, pokonując odległość Pardubice — Praha.

● **WIETNAM.** Przedsiębiorstwo Hang Kong Vietnam zakupiło w roku ubiegłym drugi samolot typu Jak-40, zamawiając dalsze radzieckie samoloty transportowe w tym An-26.

● **WĘGRY.** W 1980 r. przedsiębiorstwo Malev przewiozło 930 tys. podróżnych, a zatem o 5 proc. więcej niż w 1979 r. W roku ubiegłym otwarto nową linię do Cypru, a również zamówiono dwa samoloty radzieckie Tu-154.

● **CHRL.** 6 lutego pokazano w locie śmigłowiec francuski Dauphin-2, pierwszy z pięćdziesięciu, które budowane są w Chinach na licencji francuskiej.

● **FRANCJA.** 30 grudnia ub.r. zmarł w wieku 83 lat Rene Dorand, pionier lotnictwa śmigłowcowego. W 1935 r. na jego śmigłowcu ustanowiono dwa rekordy świata: długotrwałości lotu 1 h i prędkości 100 km/h.

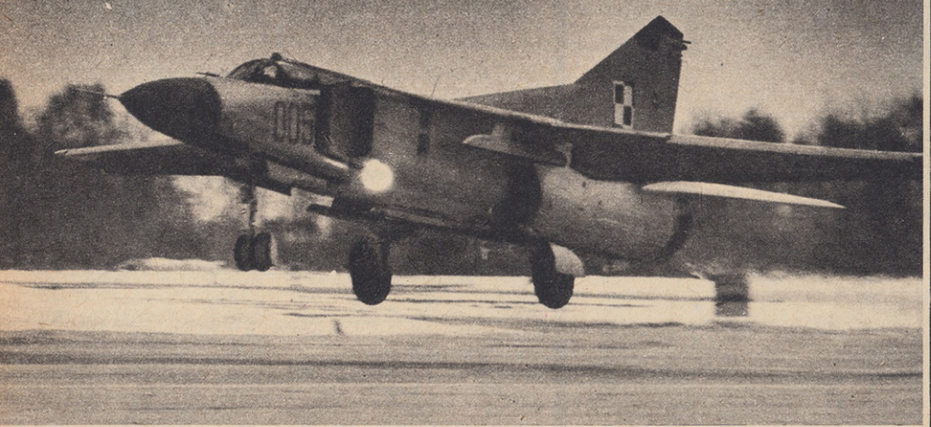
● **RFN.** W końcu grudnia ub.r. ustanowiono nowy rekord świata w kategorii motoszybowców. W przelocie docelowo-powrotnym pokonano odległość 618 km. Szybowiec Janus-M. Załoga: Dietmar Spohn (RFN) i Luc de Preter (Belgia).

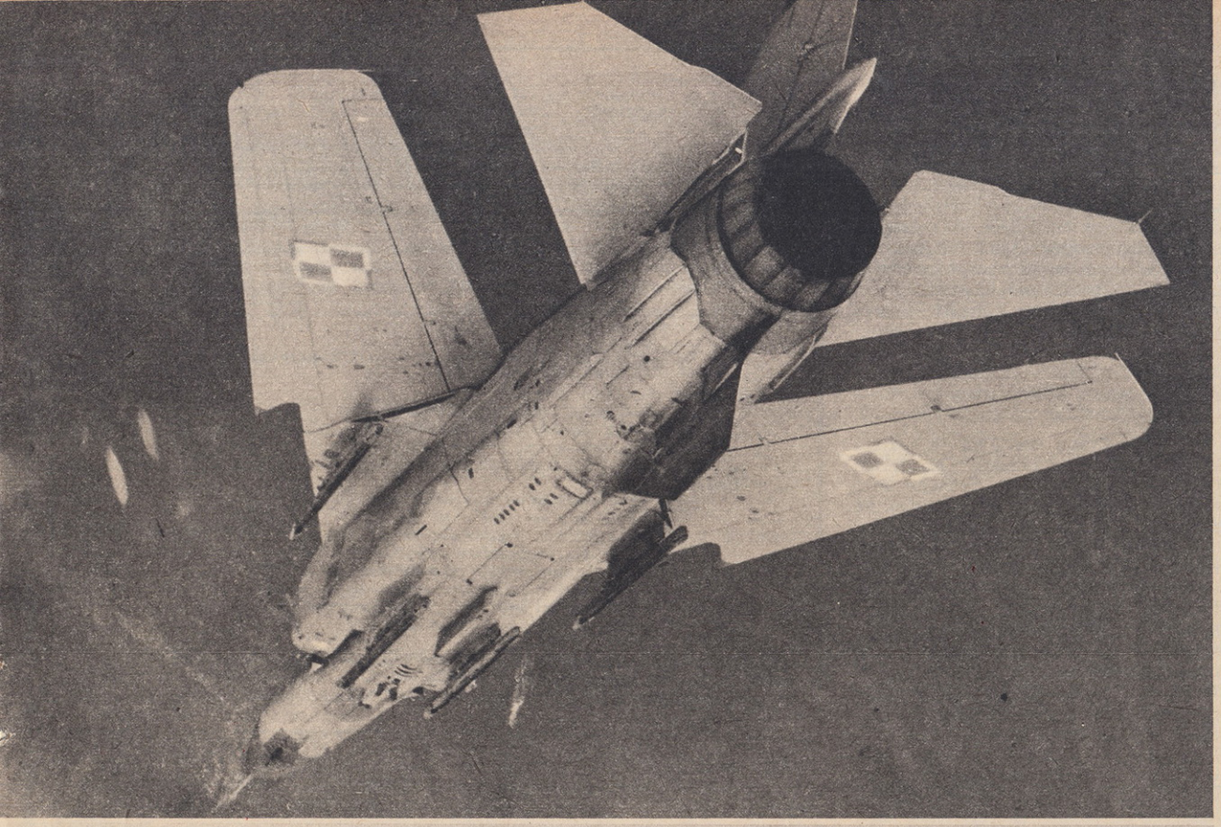
● **FRANCJA.** Do końca 1981 r. wydano 8 686 licencji szybowcowych. W liczbie tej 820 kobietom.

● **USA.** Wytwórnia McDonnell Douglas informuje o prowadzeniu prób z nowym statecznikiem pionowym dla samolotu DC-10. Statecznik sporządzono z bardzo lekkiego kompozytu. Uzyskano oszczędność na masie ponad 90 kg.

● **FRANCJA.** W kwietniu przedsiębiorstwo Air France zlikwidowało linię do Ameryki Południowej (Rio de Janeiro i Caracas) obsługiwaną przez naddźwiękowe samoloty Concorde.

POLSKIE MIGI-23





DZIEŃ na lotnisku Wojsk Obrony Powietrznej Kraju nie był wprawdzie słoneczny, prognoza pogody do lotów w ciężkich warunkach atmosferycznych zapowiadała się jednak pomyślnie.

W domku pilota, w pobliżu swoich samolotów, czuwali piloci pary dyżurnej, gotowi w każdej chwili do startu. Ostry sygnał dzwonka, ogłaszającego alarm, przerwał względny spokój. W domku pilota zrobił się niesamowity ruch. Piloci i personel techniczny w błyskawicznym tempie pobiegli do ukrytych w potężnych schronach samolotów przechwytujących typu MiG-23. Silniki odrzutowców zagrały wibrującym tonem. Ze schronów poczęły wytaczać się samoloty o zmiennej geometrii — ze złożonymi do tyłu skrzydłami. MiGi rozpostarły wnet skrzydła i pokołowały na pas startowy.

Nie minęło wiele minut, gdy zniknęły za horyzontem, biorąc kurs podany przez stanowisko dowodzenia. Kierunek — obce samoloty zbliżające się do naszej granicy państwowej.

★

Na lotnisku rozpoczynały się tego samego dnia loty zaplanowane dla doskonalenia załóg w kunszcie bojowym.

Pierwsi na lotnisku byli żołnierze w granatowych kombinezonach — personel techniczny. Mjr mgr Benedykt Szymczak rozdzielił zadania, ustalił kolejność startów i przypomniał zasady BHP. Po zakończeniu odprawy stanowiska postoju MiGów zapełniły się personelem technicznym, który otoczył swoje samoloty.

Na lotnisko zajechał mikrobus przewożąc pilotów w ubiorach kompensacyjnych; polecą oni tego dnia w pierwszej kolejności.

Są wśród nich doświadczeni oficerowie latający w każdych warunkach atmosferycznych, tacy jak na przykład ppłk pil. I kl. Zbigniew Kopacz. Są również młodzi podporucznicy z III klasą pilota — jak ppor. pil. Tadeusz Gadomski, który ukończył Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie w 1977 r. Dzięki doskonałym instruktorom i systematycznej pracy, w niedługim czasie przesiadł się on na MiGa-21, obecnie lata już na jednym z najnowocześniejszych naddźwiękowych samolotów myśliwskich MiG-23.

Samolot ten ma masę startową 18—20 ton, skrzydła o zmiennej geometrii oraz jeden silnik o dużym ciągu. Osiąga prędkość 2 500 km/h. Wyposażono go w szereg nowoczesnych urządzeń elektronicznych, nowy system uzbrojenia, nowoczesną stację radiolokacyjną oraz ciepłopelengator.

Loty treningowo-bojowe trwały do godzin wieczornych. Raz po raz startowały MiGi-23, ciągnąc za sobą smugę ognia wydobywającego się z dyszy po włączeniu dopalacza.

Tekst i zdjęcia
ZBIGNIEW CHMURZYŃSKI

WALCZYLIŚMY

Polskie jednostki lotnicze walczące na frontach II wojny światowej:
wykonały — 116 tys. lotów bojowych
zestrzeliły — 999 samolotów wroga na pewno
206 prawdopodobnie
300 uszkodziły
zestrzeliły — 190 pocisków V-1
zrzuciły — 16 067 ton bomb lotniczych

Na frontach II wojny światowej polskie jednostki lotnicze oraz Polski Ruch Oporu w kraju wyeliminowały z walki blisko 2 000 (dwa tysiące) niemieckich samolotów i pocisków V (zwanych bombami latającymi).

Stan bojowy lotnictwa polskiego w dniu zakończenia wojny

na wschodzie:
4 pułki lotnictwa myśliwskiego
3 pułki lotnictwa bombowego
1 pułk nocnych bombowców
4 pułki lotnictwa szturmowego

na zachodzie:
8 dywizjonów myśliwskich dziennych
1 dywizjon myśliwski nocny
1 dywizjon myśliwsko-rozpoznawczy
1 dywizjon bombowy ciężki
1 dywizjon myśliwsko-bombowy
1 dywizjon lotnictwa wybrzeża
1 dywizjon lotnictwa transportowego
1 dywizjon samolotów artylerii

Pod względem liczebności i możliwości bojowych polskie jednostki lotnicze w II wojnie światowej stanowiły czwartą siłę powietrzną w lotnictwie sojuszniczym po USA, Związku Radzieckim i Wielkiej Brytanii.

II wojna światowa stanowi ważny okres w dziejach Polski. Toczyła się ona o wolność i niepodległość kraju, o istnienie narodu. Nasz wkład w zwycięstwo oył ogromny. Naród polski nie zgodził się nigdy na żądania niemieckie; najbardziej prześladowany i gnębiony w okresie okupacji hitlerowskiej, walczył najuporczywiej. W odróżnieniu od niektórych państw, żadna polska formacja wojskowa nie biła się wspólnie z hitlerowcami przeciwko aliantom.

W operacji berlińskiej, która ostatecznie przypieczętowała rozgromienie Niemiec hitlerowskich, zaszczyt uczestniczenia przypadł także naszemu ludowemu wojsku, w tym także lotnictwu. Żołnierze polscy obok radzieckich byli jedynymi reprezentantami wojsk sojuszniczych, którzy szturmowali stolicę III Rzeszy i zatknęli tam zwycięskie sztandary.

Polska była pierwszym krajem, który zbrojnie oparł się hitlerowskim planom ujarzmienia świata. Egzamin bohaterstwa i poświęcenia zdali żołnierze polscy, wśród nich również lotnicy. Od pierwszego dnia agresji w 1939 r. podjęli nierówną walkę z wrogiem. Wojska niemieckie, w tym hitlerowska Luftwaffe, poniosła w Polsce duże straty, zamykające się liczbą 564 samolotów zniszczonych i uszkodzonych. Najwięcej, bo blisko 200 z tej liczby, zestrzelili bądź uszkodzili polscy piloci myśliwcy, wykazując się bezprzykładnym męstwem.

Lotnicy polscy nie skapitulowali w 1939 r. Walkę prowadzili nieprzerwanie w okresie II wojny światowej. Samoloty z biało-czerwoną szachownicą walczyły nad Europą, Afryką, a nawet Azją, zaś od 1944 r. na głównym froncie wojny — radziecko-niemieckim. Uczestniczyli oni w trudnych i ważnych strategicznie operacjach lotniczych. Swoją obecnością w powietrzu przypominali nieustannie Luftwaffe, że walczą nadal mimo kłamliwej propagandy hitlerowskiej, twierdzącej że lotnictwo polskie przestało istnieć na zawsze. Udziałem i wynikami w walce lotnicy nasi przyczynili się do ostatecznego zwycięstwa.

W działaniach we Francji wzięło udział jedynie polskie lotnictwo myśliwskie. W maju i czerwcu 1940 r. 136 polskich pilotów myśliwskich zestrzeliło ponad 50 samolotów niemieckich nad Francją. Poległo 13 pilotów. Bilans zwycięstw lotników polskich w Bitwie o Anglię (od sierpnia do października 1940 r). zamknął się liczbą 203,5 samolotów niemieckich zniszczonych na pewno, 35 prawdopodobnie i 36 uszkodzonych. W krytycznych momentach zmagań powietrznych w obronie Anglii walczyło 141 pilotów polskich. Stanowiło to ponad 15 procent ogółu pilotów myśliwskich obrony. Polacy zapisali chlubną kartę w dziejach obrony Anglii i II wojny światowej.

Polskie dywizjony bombowe zrzuciły 23 marca 1941 r. pierwsze bomby na Berlin; 30 maja tegoż roku w pierwszym, wielkim nalocie na Kolonię tysiąca samolotów, brały udział 104 samoloty polskie, W okresie wojny, po starcie z baz brytyjskich, nad Essen było 420 samolotów polskich, a nad Brema, Hamburgiem i Kolonią — 400 samolotów polskich. Ogółem polskie lotnictwo bombowe od lipca 1940 r. do 8 maja 1945 r. zrzuciło ponad 16 tysięcy ton bomb, w tym 1502 tony min.

Lotnicy polscy przebywający w kraju wzięli czynny udział w działalności organizacji podziemnych. Przystąpili do tworzenia grup i oddziałów lotniczych. Wydawano jedyne w okupowanej przez Niemcy hitlerowskie Europie czasopismo lotnicze — „Wzlot"; drukowano także instrukcje i książki lotnicze. Siły Polskiego Ruchu Oporu zniszczyły 191 samolotów niemieckich.

Począwszy od 25 sierpnia 1944 r. przystąpiło do walki ludowe Lotnictwo Polskie, reprezentowane początkowo przez trzy pułki: 1 — lotnictwa myśliwskiego, 2 — nocnych bombowców, 3 — lotnictwa szturmowego. W kwietniu 1945 r. uczestniczyło w działaniach bojowych już 12 pułków. Podczas operacji berlińskiej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego wykonały 2 282 loty bojowe.

W czasie ubezpieczenia wyprawy bombowej (9 kwietnia 1945 r). w rejonie Hamburga piloci polscy zestrzelili bez własnych strat 4 niemieckie samoloty odrzutowe typu Me-262.

Wysoko oceniono waleczność, ofiarność i bohaterstwo żołnierzy naszego lotnictwa. Lotnicy polscy w latach 1939-1945 otrzymali wiele wysokich odznaczeń, a sztandary pułków lotniczych udekorowano Orderami Virtuti Militari.

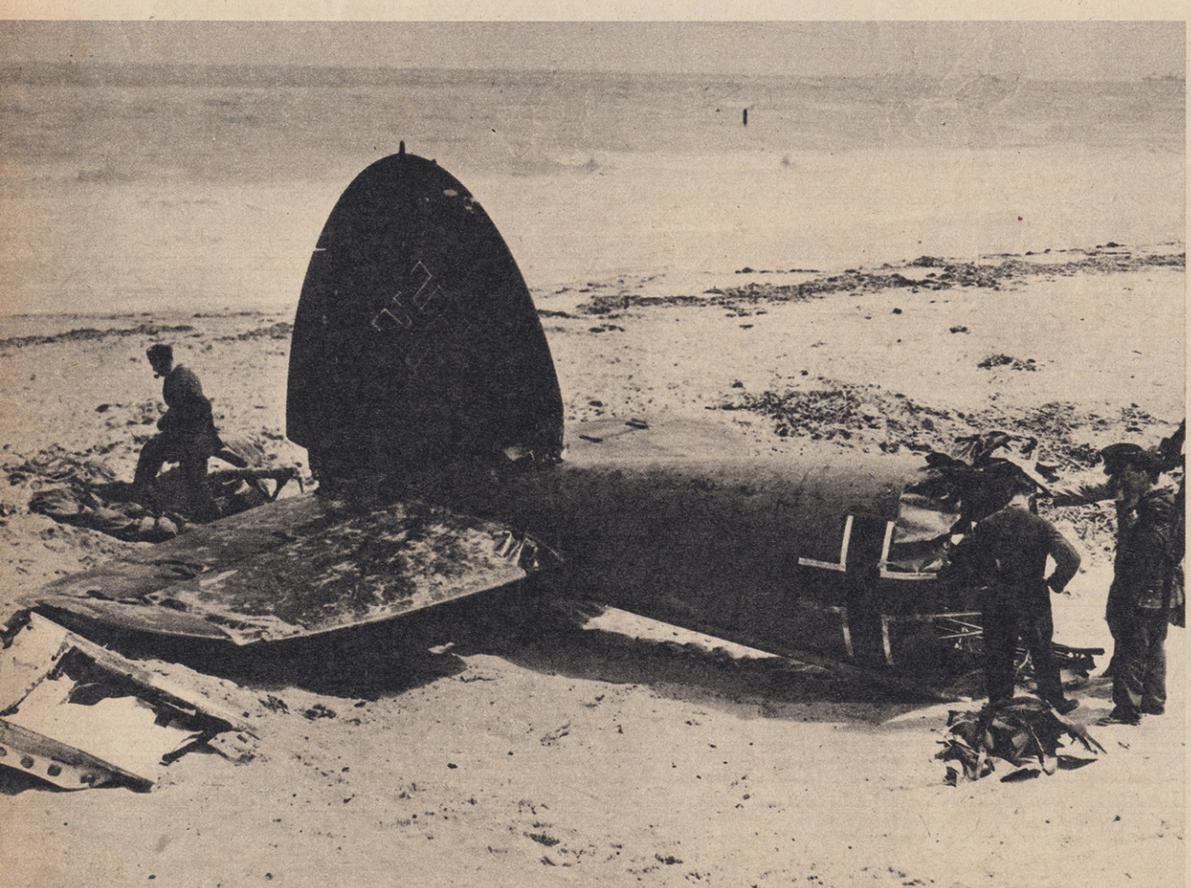
Wyniki działań lotnictwa polskiego w II wojnie światowej zostały okupione znacznymi stratami. Łącznie zginęło ponad 2 500 lotników. Prochy ich rozsiała wojna po całej Europie, a nawet Afryce i Azji. Wielu z nich zginęło nad Bałtykiem, Kanałem La Manche i Atlantykiem.

Żołnierz polski wniósł w dzieło zwycięstwa ogromny wkład o dużym znaczeniu dla przebiegu poszczególnych operacji na frontach II wojny światowej. Wojsku Polskiemu dane było wbijać słupy graniczne na Odrze i Nysie — w imieniu wszystkich polskich żołnierzy, którzy szli do Polski na frontach całego świata: i tych ze Wschodu i tych z Zachodu. Dzisiaj, z okazji 37 rocznicy zwycięstwa, wspominamy te wszystkie czyny, dokonania i zdarzenia, które legły kamieniem węgielnym u podstaw naszej ludowej państwowości. Szczególnie teraz wspominamy wszystkie czyny, dokonania i zdarzenia, które na przestrzeni 37 lat istnienia naszej państwowości złożyły się na dzisiejsze oblicze narodu polskiego, jego pozycję na politycznej i gospodarczej mapie świata, na jego sukcesy w dziedzinie nauki, kultury i oświaty.

W okresie minionej wojny Polacy walczyli nieprzerwanie i najdłużej prowadzili walkę zarówno na froncie podziemnym w kraju jak na Zachodzie, Wschodzie, a następnie współdziałali w wyzwalaniu kraju. Polski wkład w zwycięstwo liczył się w walce z Niemcami hitlerowskimi, miał rozmiary, jakich proporcjonalnie do swoich możliwości nie może zadokumentować żaden inny kraj. Bohaterem został cały Naród. Za zwycięstwo i odzyskanie wolności zapłacił On stratą 6 milionów swoich obywateli.

Zginęły miliony ludzi, aby ci którzy przeżyją żyli w Pokoju i uczynili wszystko dla jego zachowania.

TADEUSZ MALINOWSKI



KOSMOS POTRZEBNY RÓWNIEŻ INDIOM

Indie należą do 20 najbiedniejszych państw świata. Prawie 700 mln ludności tego subkontynentu pozbawiona jest łączności, a tym samym utrudniony jest dostęp do oświaty. Zdają sobie z faktu tego sprawę władze Indii. Stąd też starania prowadzone od lat, między innymi dzięki pomocy ONZ, nad rozwojem łączności. W 1979 r. istniało w Indiach 2 424 tys. telefonów, Gęstość telefoniczna wynosiła 0,4 aparatów telefonicznych na 100 mieszkańców — sytuacja gorsza niż w Afryce. Plan rozbudowy przewiduje do 1990 r. wzrost sieci telefonicznych do 6 mln jednostek łącznościowych i zbudowanie 3 500 nowych central. Zadanie ogromne, możliwe do zrealizowania dzięki pomocy banku światowego.

Indie od listopada ub. roku dysponują krajową łącznością satelitarną, obejmującą 5 stacji naziemnych związanych z międzynarodowym systemem Intelsat. System ten poważnie wzmocni łączność wewnątrzkrajową, bo od paru lat system Intelsat był wykorzystywany w Indiach dla potrzeb łączności zagranicznej.

W latach 1975-76 doświadczalnie eksploatowano system telewizji oświatowej (dzięki pomocy organizacji międzynarodowych). Programy były odbierane przez 680 tys. stacji naziemnych. Była to niewątpliwie ważna próba upowszechnienia oświaty w wielkim państwie, a zarazem zebranie doświadczeń do jeszcze lepszego wykorzystania technik kosmicznych. Postanowiono m. in. rozwijać system bezpośredniego przekazu telewizyjnego, zainteresowano się satelitami meteorologicznymi i do badania zasobów Ziemi. Bardzo ambitny projekt specjalistów hinduskich dotyczy m. in. budowy satelity przeznaczonego jednocześnie dla potrzeb dalekosiężnej łączności i meteorologii. Jest to pierwszy tego rodzaju połączony system wśród dotychczas realizowanych na świecie. Wyposażenie do dwóch przygotowywanych satelitów zostało zamówione w czołowych firmach: AEG-Telefunken i MBB.

Jeśli chodzi o łączność radiową, warto wspomnieć o otwartej w końcu ub. roku troposferycznej linii łączności radiowej między Indiami i ZSRR. Powstała ona w wyniku współpracy obu państw. Na jednym ze szczytów radzieckiego Tadżykistanu ustawiono stację nadawczo-odbiorczą. Podobnymi stacjami dysponują Indie. Jedna została zbudowana w stanie Dżammu, a druga w Kaszmirze.

Indyjska droga w kosmos rozpoczęła się w 1963 r. Przystąpiono wówczas do prób z rakietami sondażowymi zarówno francuskimi (licencyjna Centaure) jak i własnej konstrukcji (Rohini-75). Zbudowano przy pomocy międzynarodowej ośrodek sondażowy w Thumba, wykorzystany przez specjalistów z Indii i innych krajów. Rocznie z tego ośrodka startuje średnio 100 rakiet sondażowych, w liczbie tej są zarówno rakiety meteorologiczne z ZSRR i Francji oraz USA i RFN. Zbudowano kilka udanych rakiet, rozwijając na przykład rakietę meteorologiczną RH-300, dwustopniową Menaka-II, a następnie budując rakiety typu RH-560, 560S i największą (10 m długości) dwustopniową RH-560B, wypróbowaną po raz pierwszy w 1980 r.

Indie poszukując własnych rozwiązań korzystały z pomocy technicznej wielu państw. Między innymi polscy specjaliści udzielili przed laty takiej pomocy. Doc. dr inż. Jacek Walczewski prowadził teoretyczne i praktyczne zajęcia na jednym z uniwersytetów hinduskich, zapoznając studentów z polskim dorobkiem w zakresie budowy systemów rakiet meteorologicznych.

Rakiety sondażowe były naturalnie tylko niezbędnym zaczynem do dalszych prac nad własną rakietą nośną obiektów kosmicznych. Utworzono organizację przeznaczoną do badań kosmicznych (ISRO), ustanowiono program badań i wytyczono kierunki działania. W ciągu minionych 10 lat wydatkowano 3 mld rupii na programy kosmiczne. 18 lipca 1980 r. okazało się, że wysiłek techniczny i finansowy zaczyna owocować. W dniu tym bowiem przy pomocy własnej rakiety (SLV-3) wprowadzono na orbitę okołoziemską małego 40-kg satelitę, będącego również dziełem specjalistów z Indii. Tym samym Indie stały się szóstym państwem świata, po ZSRR, USA, Francji, Chinach i Japonii, które dysponuje własnymi rakietami satelitarnymi.

Pierwsze dwa indyjskie sztuczne obiekty wyniesione zostały przy pomocy rakiet radzieckich. W 1975 r. satelita Aryabhata, a w 1979 Bhaskara. Możliwe to było dzięki podpisanemu w 1973 r. porozumieniu między Indiami i ZSRR na temat pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej. 20 października 1981 r. również przy pomocy rakiety radzieckiej (Kosmos) wypróbowanej przy ponad tysiącu startów satelitów badawczych, wyniesiono nowego satelitę Bhaskara-2. Satelita ten przeznaczony jest, podobnie jak i obiekt poprzedni, do badania powierzchni Ziemi — teledetekcji. System telewizyjny satelity Bhaskara-1 umożliwił na przykład uzyskanie ok. 800 obrazów terytorium Indii, wykorzystanych m. in. przez geologów. Gospodarka narodowa na pewno została wzbogacona. A jeśli to jeszcze nie nastąpiło, to liczba informacji zawartych na zdjęciach własnego państwa na pewno przewyższyła wydatki związane z budową satelity.

Nowy satelita, o zwiększonym i udoskonalonym wyposażeniu, przyniesie informacje z ok. 20 wybranych rejonów Indii. Zdaniem prof. U. Rao, dyrektora indyjskiego centrum kosmicznego w Bangalore, teledetekcja, informacje meteorologiczne i łączność to najważniejsze dziedziny wykorzystania techniki kosmicznej w Indiach. Chodzi na przykład o budowę systemu, przy pomocy którego można by ostrzegać ludność o niebezpieczeństwie burz, wiatrów, powodzi, suszy i innych kataklizmów nawiedzających ten kraj, włącznie z epidemiami chorób.

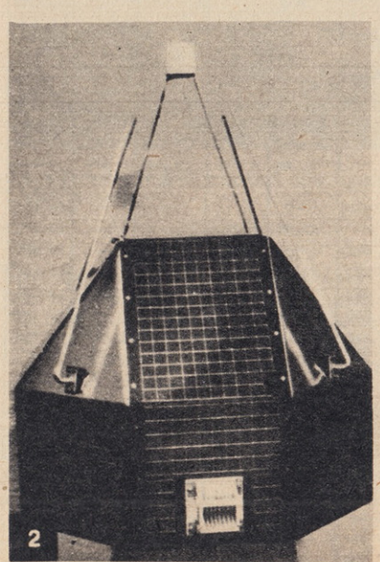
Podczas trzeciego startu francuskiej rakiety Ariane wyniesiono satelitę indyjskiego Apple, który służy doświadczeniom w zakresie łączności dla stworzenia w przyszłości odpowiedniego systemu krajowej łączności satelitarnej. Pierwszego satelitę geostacjonarnego Insat-1 wprowadzono 12 kwietnia roku bieżącego. Przewidywana jest budowa ok. 30 naziemnych stacji satelitarnych i ponad 100 stacji meteorologicznych. Zamierzenia trudne, zważywszy, iż Indie nie zawsze dysponują specjalistami i technologiami niezbędnymi w tego rodzaju przedsięwzięciach. Wierzyć należy w pomyślne pokonanie wszystkich trudności: po prostu Indie nie mają innego wyboru — kosmos jest im potrzebny do pokonania ubóstwa.

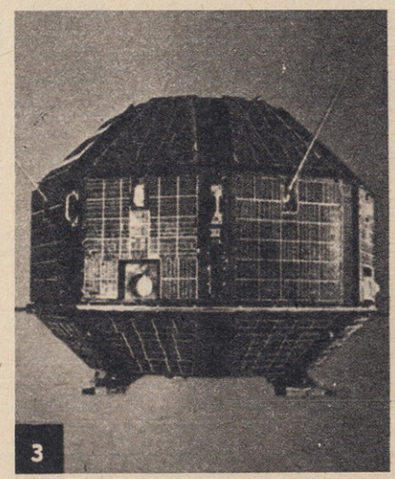
P.E.

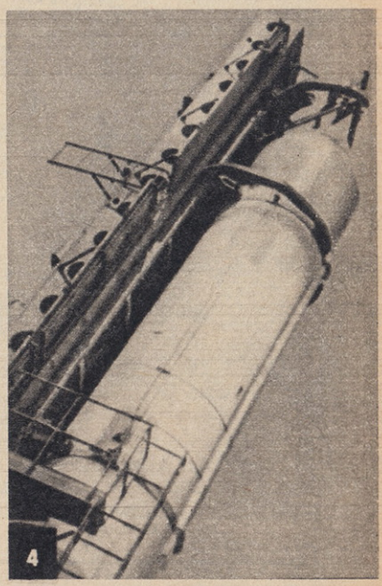
NA ZDJĘCIACH: 1. Premier pani Indira Gandhi z wizytą w Centrum Kosmicznym. 2. Satelita indyjski Rohini RSI. 3. Satelita Aryabhata. 4. Radziecka rakieta nośna Kosmos. 5. Załadunek satelity i rakieta w położeniu startowym.

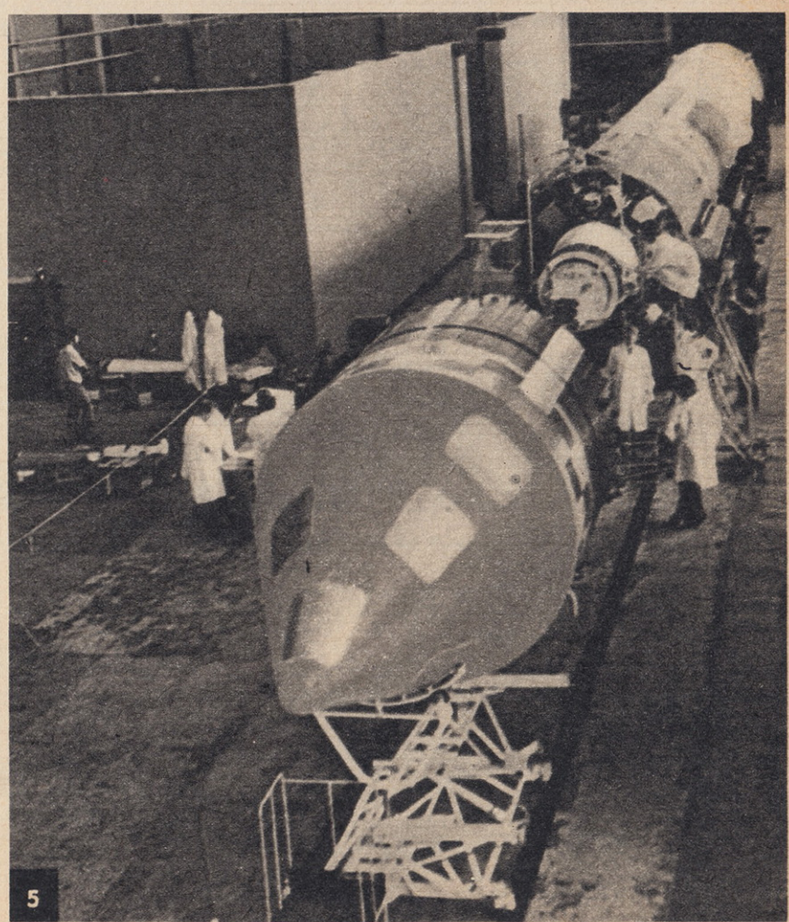
Zdjęcia: archiwum

1


2


3


4


5

CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE «SKRZYDLATEJ POLSKI»

7 × ADA

NIEBYWAŁEGO wyczynu dokonała instruktorka Centrum Szybowcowego w Lesznie, reprezentantka Aeroklubu Leszczyńskiego, Adela Dankowska. Popularna w światku szybowcowym Ada po raz siódmy wygrała Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Poprzednie zwycięstwa w tej korespondencyjnej imprezie wszystkich szybowników zanotowała w latach 1967, 1973, 1975, 1977, 1978 i 1980. Przypomnijmy, że druga na liście pod względem zwycięstw w CZS jest również kobieta, Pelagia Majewska, która wygrała trzykrotnie, w latach 1957, 1960 i 1963. Mężczyźni w memoriale Bitnera jak na razie nie mogą dorównać paniom, chociaż co roku walczą gremialnie i zacięcie o memoriałowe punkty.

W ubiegłorocznej edycji CZS sklasyfikowano ponad 100 pilotów, chociaż tradycyjnie startowało w tej imprezie znacznie więcej osób. Dwudziesty siódmy memoriał Bitnera nie był jednak rekordowy tak pod względem liczby pilotów jak i zdobytych punktów. Co najwyżej można powiedzieć, że tym razem rywalizacja była bardzo wyrównana, a różnice punktowe niewielkie. Świadczy o tym zamieszczona obok tabela.

Adela Dankowska swoje trzy memoriałowe konkurencje (maksymalna liczba) wzmocniła wydatnie dwiema premiami po 1 500 pkt. — razem 3 000 pkt. — za ustanowienie w 1981 r. dwóch nowych rekordów Polski. Przyczyniły się one wydatnie do jej zwycięstwa w XXVII CZS. Na początku ubiegłorocznego sezonu, 18 kwietnia 1981 r., lecąc na dwumiejscowym Halnym z pasażerką Katarzyną Grys A. Dankowska osiągnęła rekordową prędkość 78,096 km/h na docelowo-powrotnej trasie 300 km Leszno-Inowrocław-Leszno. Sezon zakończyła również rekordem. 17 września 1981 r. na Jantarze 2B przeleciała 300-kilometrową trasę docelowo-powrotną Leszno-Barlinek-Leszno z prędkością 96,994 km/h. Pierwszy z tych kobiecych rekordów, w klasie szybowców wielomiejscowych, wyparł z tabeli wynik Haliny Rynkiewicz i pasażerki Katarzyny Pazio z 1976 r., wynoszący 68,256 km/h. Drugi rekord, w klasie szybowców jednomiejscowych, był lepszy od rezultatu Pelagii Majewskiej z 1979 r., wynoszącego 88,18 km/h.

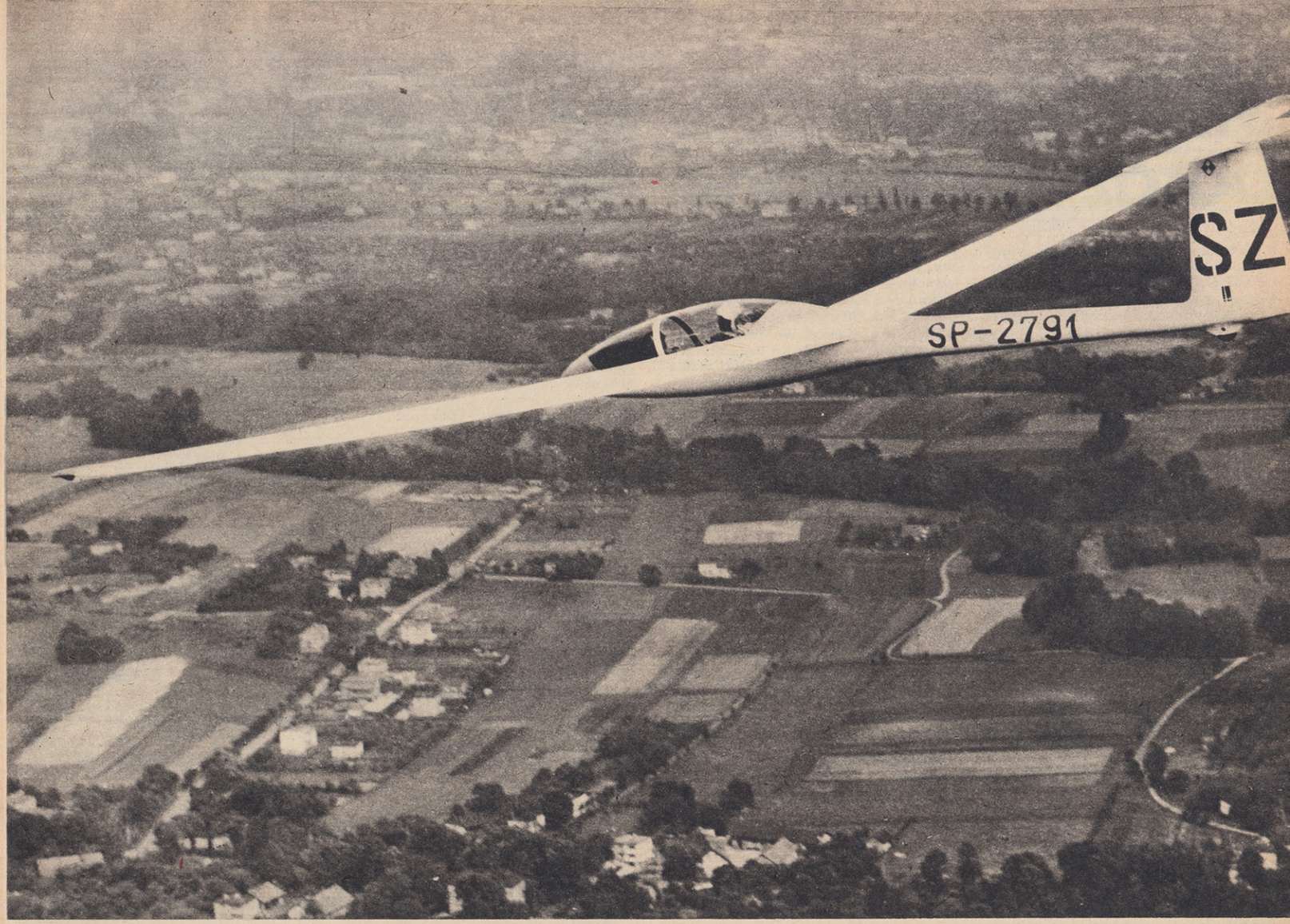
Oprócz Adeli Dankowskiej w czołowej dziesiątce XXVII CZS uplasowali się piloci znani i doświadczeni, wielokrotni reprezentanci Polski: Stanisław Kluk, Henryk Muszczyński, Janusz Centka, Julian Ziobro, Stanisław Wujczak. Do tego doborowego towarzystwa wdarli się dwaj piloci Aeroklubu Pomorskiego, Mieczysław Olszewski i Edmund Janowski. Pierwszy z nich był nawet bliski zwycięstwa w ubiegłorocznym memoriale Bitnera, co byłoby wielką niespodzianką. I tak jednak aeroklub w Toruniu może być dumny ze swych szybowników. Nie mniej godne uwagi są rezultaty szybowcowej młodzieży, Mariusza Poźniaka i Jacka Dankowskiego, którzy również wywalczyli miejsca w pierwszej dziesiątce.

XXVII CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE "SKRZYDLATEJ POLSKI" O MEMORIAŁ RYSZARDA BITNERA /1981 r./

Miejsce	Pilot /Aeroklub/	docel-powrót		Δ 100 km		Δ 200 km		Δ 300 km		Δ 500 km		Suma
		V	pkt.	V	pkt.	V	pkt.	V	pkt.	V	pkt.	
1	Adela Dankowska /Leszno/	78,39	5 593 +3 000	108,39	4 523	—	—	—	—	74,49	5 654	18 770
2	Mieczysław Olszewski /Toruń/	109,45	6 716	120,00	6 090	103,08	5 488	—	—	—	—	18 294
3	Stanisław Kluk /Stalowa Wola/	—	—	—	—	99,05	4 540	114,86	6 393	101,55	6 607	17 540
4	Henryk Muszczyński /Leszno/	—	—	—	—	104,00	4 862	115,52	6 436	92,78	6 037	17 335
5	Janusz Centka /Leszno/	—	—	107,32	4 551	—	—	107,49	5 914	102,95	6 698	17 163
6	Edmund Janowski /Toruń/	101,46	6 117	112,00	5 490	—	—	87,65	5 486	—	—	17 093
7	Mariusz Poźniak /Leszno/	113,45	6 152	—	—	98,15	4 693	102,55	6 024	—	—	16 869
8	Julian Ziobro /Krosno/	88,95	5 847	—	—	103,87	4 841	109,24	6 028	—	—	16 716
9	Jacek Dankowski /Leszno/	114,15	6 198	—	—	—	—	97,53	5 572	81,96 [400 km]	4 794	16 564
10	Stanisław Wujczak /Leszno/	—	—	112,06	4 859	105,64	4 956	107,49	5 914	—	—	15 729
11	Paweł Frąckowiak /Poznań/	—	—	107,21	4 768	94,23	4 965	102,85	5 967	—	—	15 700
12	Adam Sikora /Zielona Góra/	96,78	5 612	—	—	77,83	3 790	111,67	6 186	—	—	15 588
13	Marek Kamoś /Poznań/	—	—	—	—	84,76	4 609	78,36	5 347	72,09	5 414	15 370
14	Andrzej Żukowski /Białystok/	—	—	115,47	6 054	79,01	4 016	83,11	5 209	—	—	15 279
15	Łukasz Florkowski /Ostrów Wlkp./	75,23	4 375	96,30	4 448	—	—	96,81	6 016	—	—	14 839
16	Jerzy Pawłowski /Zielona Góra/	95,20	5 895	94,46	4 527	89,02	4 320	—	—	—	—	14 742
17	Stefan Makne /Poznań/	—	—	118,90	5 586	83,43	4 209	86,01	4 789	—	—	14 584
18	Janusz Skalski /Warszawa/	96,38	4 675	—	—	89,38	4 878	85,03	4 723	—	—	14 276
19	Bożena Demczenko /Lubin/	75,56	4 227	99,75	4 652	—	—	85,14	5 392	—	—	14 271
20	Janusz Gogała /Wrocław/	90,42	5 097	—	—	82,34	3 779	99,01	5 363	—	—	14 239
21	Jarosław Poźniak /Leszno/	87,03	5 747	97,61	4 095	—	—	77,80	4 380	—	—	14 222
22	Leszek Piłat /Świdnik/	—	—	102,59	4 739	—	—	72,00	4 690	63,69	4 784	14 213
23	Henryk Sosnowski /Białystok/	—	—	94,52	4 378	86,09	4 583	82,83	5 122	—	—	14 083
24	Mariusz Winny /Leszno/	—	—	108,39	4 871	82,95	3 749	—	—	71,69	5 081	13 701
25	Lech Kasprowicz /Lubin/	67,46	4 245	82,92	3 979	—	—	85,47	5 417	—	—	13 641
26	Tadeusz Hanc /Leszno/	—	—	93,43	4 075	—	—	77,44	4 252	74,31	5 265	13 592
27	Krzysztof Łuniewski /Olsztyn/	87,80	5 085	106,80	5 061	71,03	3 122	—	—	—	—	13 268
28	Jerzy Mierkiewicz /Ostrów Wlkp./	98,42	5 341	91,71	3 931	74,00	3 810	—	—	—	—	13 082
29	Krzysztof Piotrowski /Zielona Góra/	77,39	5 024	91,14	3 986	—	—	57,77	4 064	—	—	13 074
30	Roman Karbolewski /Ostrów Wlkp./	77,88	4 574	92,17	3 958	95,84	4 527	—	—	—	—	13 059
31	Bogusław Walkowiak /Leszno/	71,14	4 555	—	—	63,91	3 921	75,11	4 381	—	—	12 857
32	Marian Duda /Leszno/	—	—	86,15	4 167	66,91	3 362	90,13	5 154	—	—	12 683
33	Waldemar Matyja /Poznań/	—	—	90,83	3 880	72,98	3 853	73,63	4 931	—	—	12 664
34	Wieńczysław Wieczorkiewicz /Jelenia Góra/	57,88	3 866	103,00	4 445	70,68	4 148	—	—	—	—	12 461
35	Adam Stark /Bydgoszcz/	—	—	85,06	4 626	72,20	4 189	61,00	3 623	—	—	12 438
36	Piotr Szczepański /Warszawa/	86,40	4 816	84,29	2 996	100,16	4 606	—	—	—	—	12 418
37	Andrzej Rybski /Poznań/	—	—	88,38	3 696	78,14	4 113	77,76	4 512	—	—	12 321
38	Marek Korneć /Jelenia Góra/	64,24	3 828	—	—	84,80	4 726	60,60	3 679	—	—	12 232
39	Eligiusz Wawrzyniak /Lubin/	63,29	4 409	69,08	3 658	67,83	3 363	—	—	—	—	11 930
40-41	Bogdan Kasprzycki /Lubin/	69,47	4 424	76,64	3 908	69,33	3 531	—	—	—	—	11 863
40-41	Krzysztof Pietrzak /Zielona Góra/	66,84	3 734	76,60	3 860	—	—	64,81	4 269	—	—	11 863
42	Henryk Poźniak /Stalowa Wola/	—	—	102,60	4 180	83,20	3 510	69,38	3 951	—	—	11 641
43	Dariusz Kaczor /Bydgoszcz/	—	—	86,15	4 735	71,76	3 462	63,62	3 437	—	—	11 634
44	Mirosław Grzelak /Lubin/	62,51	4 281	69,54	3 704	67,83	3 580	—	—	—	—	11 565
45	Marek Bogusz /Poznań/	—	—	75,45	2 861	59,35	3 456	—	—	67,40	5 063	11 389
46	Dariusz Barteczak /Bydgoszcz/	—	—	88,42	3 722	84,08	4 101	—	—	470 km	3 525	11 348
47	Mariusz Tajchman /Częstochowa/	69,51	3 920	—	—	67,54	3 356	56,74	3 094	—	—	11 180
48	Sławomir Jenke /Zielona Góra/	66,84	3 659	78,26	3 945	68,00	3 529	—	—	—	—	11 133

ZWYCIĘZCY CZS

1954 r. — Marian Gorzelak
1955 r. — Ludwik Misiek
1957 r. — Pelagia Majewska
1958 r. — Józef Pieczewski
1959 r. — Zbigniew Kirakowski
1960 r. — Pelagia Majewska
1961 r. — Lech Jaworski
1962 r. — Stanisław Kluk
1963 r. — Pelagia Majewska
1964 r. — Jan Wróblewski
1965 r. — Stanisław Kluk
1966 r. — Marek Kochanowski
1967 r. — Adela Dankowska
1968 r. — Alfred Bzyl
1969 r. — Franciszek Kępka
1970 r. — Wiktor Sznurowski
1971 r. — Mirosław Królikowski
1972 r. — Rajmund Jakób
1973 r. — Adela Dankowska
1974 r. — Stanisław Witek
1975 r. — Adela Dankowska
1976 r. — Franciszek Kępka
1977 r. — Adela Dankowska
1978 r. — Adela Dankowska
1979 r. — Stanisław Witek
1980 r. — Adela Dankowska
1981 r. — Adela Dankowska



Drugą dziesiątkę otwiera także pilot młody, mistrz Polski Paweł Frąckowiak, za którym sznurem idzie mieszanka rutyny z młodością, z przewagą... młodości. Doświadczeni piloci w tym gronie na własnej skórze przekonali się, że z szybowcową młodzieżą już nie ma żartów, że potrafi ona latać coraz lepiej i skuteczniej. To cieszy.

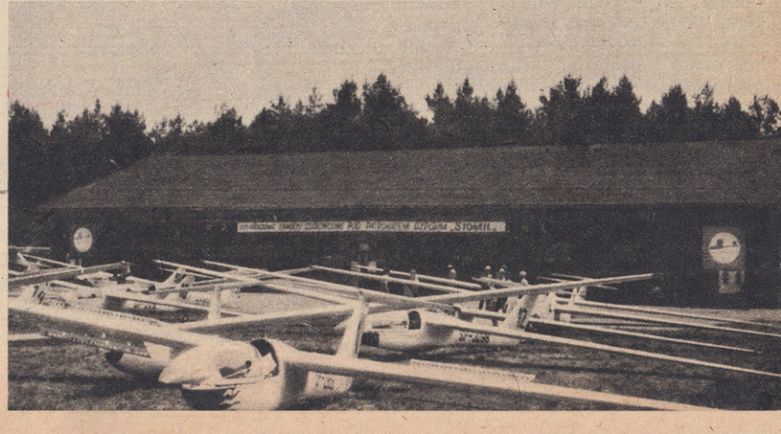
Warto też zwrócić uwagę na liczebność pilotów poszczególnych aeroklubów regionalnych w pierwszej, publikowanej pięćdziesiątce pilotów. Dominują tak pod względem liczby jak sumy punktów reprezentanci Aeroklubu Leszczyńskiego. Gdybyśmy więc prowadzili klasyfikację zespołową, oni wygraliby ją zdecydowanie. W czołówce byliby jednak także szybownicy aeroklubów Poznańskiego, Zagłębia Miedziowego i Ziemi Lubuskiej.

Kończąc krótkie omówienie kolejnej imprezy dla wszystkich szybowników, odbywającej się pod patronatem naszej redakcji, pragniemy serdecznie pogratulować tym wszystkim, dla których zakończyła się ona sukcesem. Gratulacje największe należą się oczywiście triumfatorce XXVII CZS, Adeli Dankowskiej. Dziękujemy wszystkim pilotkom i pilotom, którzy brali udział w ubiegłorocznej edycji tej ponad ćwierć wieku liczącej imprezie oraz ośrodkom i aeroklubom, które organizowały memoriałowe latanie. Jednocześnie serdecznie zapraszamy wszystkich pilotów — i pilotki — oraz wszystkie ośrodki i aerokluby regionalne do wzięcia udziału w XXVIII Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera, które formalnie rozpoczęły się 1 stycznia 1982 r. i trwać będą do 31 grudnia 1982 r. Wprawdzie na początku tego roku, z przyczyn obiektywnych, szybowce długo stały w hangarach, mamy jednak nadzieję, że gdy wyruszą na start, za ich sterami zasiądą piloci spragnieni memoriałowego latania. Życzymy im udanych lotów.

Dziękujemy Urszuli Śliwak z Wydziału Szybowcowego Aeroklubu PRL za tradycyjne już sprawdzenie nadesłanej przez aerokluby regionalne dokumentacji wyczynów oraz sporządzenie zamieszczonej tu tabeli wyników XXVII CZS.

HENRYK KUCHARSKI

Na zdjęciach, w kolejności: A. Dankowska ● Jantar 1 w locie ● Piloci przy Jantarze 2B na lotnisku w Lesznie ● Cobry w Lisich Kątach.
Zdjęcia: L. Zielaskowski i autor (3)



STEROWCE bardzo potrzebne

W roku ubiegłym informowaliśmy o działalności kanadyjskiej wytwórni balonów sterowych Aerostat. Informacja nasza, oparta na materiałach otrzymanych dzięki uprzejmości kierownictwa wspomnianej wytwórni, spotkała się z dużym zainteresowaniem Czytelników. Świadczą o tym listy nadesłane zarówno do redakcji, jak i — samej wytwórni, która przekazała nam kopie ciekawszej korespondencji.

Przedsiębiorstwo Aerostat aktualnie realizuje program budowy sterowca A—7. Szeroko reklamowana jest przy okazji sama idea wykorzystania sterowców w gospodarce narodowej i komunikacji. W akcji tej pomaga duży, w podziałce 1:10, model budowanego sterowca A—7, który wypełniony helem i zaopatrzony w dwa silniki lata jako zdalnie kierowany. Między innymi demonstrowany był w Montrealu na międzynarodowej wystawie energetycznej w krytej hali wyścigów rowerowych, pozostałej po olimpiadzie.

Prototyp dużego sterowca, którego budowę rozpoczęto w czerwcu 1981 r., oczekiwany jest w roku bieżącym. Niżej podajemy zestawienie charakterystycznych danych sterowców, które zamierza budować wytwórnia kanadyjska.

Typ	A—7	A—10	A—15	A—25
długość (m)	76,5	89	108	122
średnica (m)	19,5	21	23	25,5
pojemność (m^3)	11 900	20 000	28 000	42 000
udźwig (t)	7	10	15	25
napęd (kW)	730	1 000	1 400	1 750
prędkość max. (km/h)	140	140	150	150
pułap (m)	3 000	3 000	3 000	4 000
zasięg (km)	4 000	6 000	6 000	11 000
koszt lotu 1 h (dla 3 000 h rocznie w dol. kanad.)	199	275	398	564
koszt balonu wg cen 1981 r. (dol. kanad.)	3 mln	4 mln	5 mln	6 mln
termin dostaw przy prod. seryjnej (miesięcy)	4—6	4—6	5—8	5—8

Jak wynika z danych źródłowych, budowany A—7 wyposażony zostanie w dwa silniki Pratt i Whitney PT6A—11 o mocy 265 kW każdy przy 2 200 obr/min. Śmigła Hartzel lub Dowty mają średnicę 2,5 m. Kabina podwieszona pod kadłubem sterowca ma długość 12 m, szerokość 3 m i wysokość 2,7 m. W przedniej części kabiny znajdują się miejsca dla dwóch osób załogi i wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne. Pilotaż jednoosobowy, a wyposażenie umożliwia loty w każdych warunkach atmosferycznych. Sześć zbiorników zawiera ok. 1 200 kg paliwa, ponadto w czterech zbiornikach umieszczono balast wodny.

Sterowiec A—7 jest konstrukcją opartą na wypróbowanym balonie typu „K", który był zbudowany podczas II wojny światowej w liczbie 135 sztuk i osiągnął stuprocentowe bezpieczeństwo użytkowania. A—7 jest oczywiście oparty o nowoczesną technologię, zarówno jeśli chodzi o strukturę sterowca, pokrycie, silniki i wyposażenie. I tyle z Kanady.

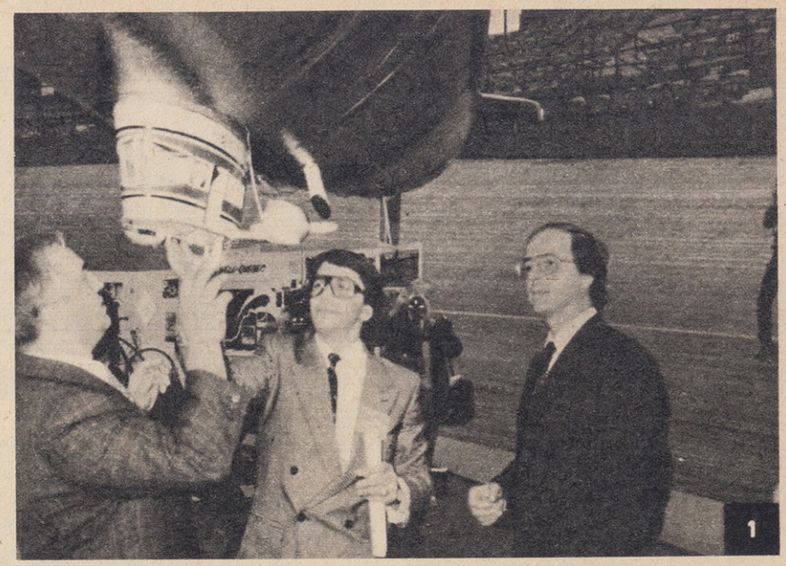
Tymczasem nieco bliżej, bo w Wielkiej Brytanii, w dniu 28 września ub. r. oblatano prototyp sterowca Skyship—500 Konsorcium Airship Industries, z 4 osobami na pokładzie. Ma on już za sobą kilkanaście godzin spędzonych w powietrzu. Po 40 h otrzyma certyfikat państwowy. Skyship—500 ma długość 50 m, wysokość 18 m, średnicę 14 m, pojemność 5 130 m^3, a powierzchnię pokrycia 1 780 m^2, prędkość podróżną 90 km/h, zasięg 10—20 h. Kabina o szerokości 2,40 m i długości 9,20 m ma dwa silniki ze śmigłami otunelowanymi. Są to silniki płaskie sześciocylindrowe Porsche chłodzone powietrzem o mocy nominalnej 136 kW, zwiększonej do 150 kW. Śmigła wraz z silnikami mogą być pochylane — umożliwiają zatem zmianę kierunku ciągu. Właściwość ważna, bowiem dzięki temu ułatwione jest manewrowanie statkiem w płaszczyźnie pionowej, podobnie jak to ma miejsce w jednostkach podwodnych.

Sterowiec pokryty jest tworzywem poliestrowym wzmocnionym białym poliuretanem, który tworzy ultracienką nieprzepuszczalną warstwę. 1 m^2 tego tworzywa ma masę — 350 g. Przeznaczeniem sterowca są loty patrolowe w służbie np. rybołówstwa do 350 km od wybrzeża przy długotrwałości lotu do 25 h. Udźwig sterowca 2 t. Przewidywana jest budowa dalszych wersji o udźwigu 3 t i długotrwałości lotu do 80 h.

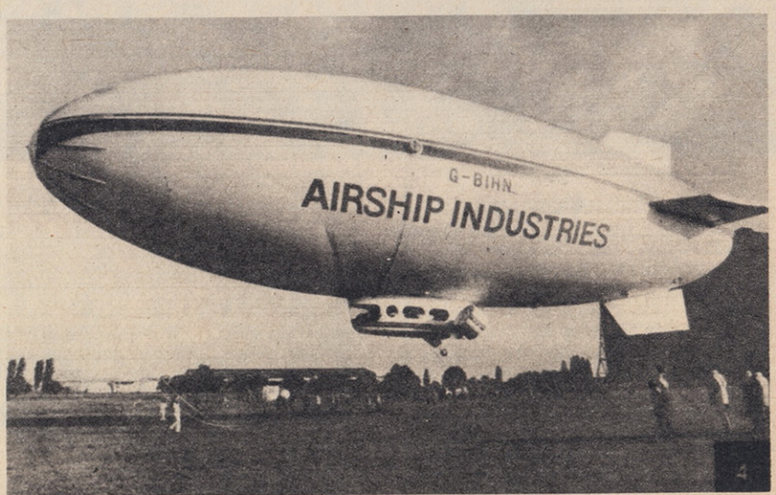
2

Do budowy seryjnej przewidziano wersję Skyship—600 o udźwigu 3 t. Ta wersja ma szansę podobno na serię ok. 150 sztuk, ale pod warunkiem, że — znajdzie się konkretna wytwórnia, która zdolna będzie do zorganizowania i zrealizowania całego przedsięwzięcia. Na razie trwają poszukiwania takiej wytwórni w różnych państwach, a sterowiec Skyship—500 reklamować będzie przy okazji swoje zalety. Przy obecnych trudnościach paliwowych, sterowce mają wielką szansę. Stają się bardzo potrzebne.

P. E.


1

3



4

5

NA ZDJĘCIACH: 1. Model sterowca A-7 i kierownictwo zakładów Aerostat Corporation. Od lewej prezes C. Belanger, wiceprezes A. Lenarciak i minister energii i zasobów naturalnych Kanady V. Duhaime. 2. Model A-7 w locie na terenie welodromu olimpijskiego w Montrealu. 3. Tak będzie wyglądał oryginalny sterowiec A-7. 4. Sterowiec Skyship-500, który oblatano w Cardington w W. Brytanii. 5. Napełnianie helem modelu sterowca A-7.

Zdjęcia:
Aerostat Corp. i „Air et Cosmos"

PTP

PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTU POWIETRZNEGO

Wychodząc naprzeciw licznym postulatom naszych Czytelników, interesujących się zagranicznymi towarzystwami transportu powietrznego, rozpoczynamy druk wizytówek ważniejszych towarzystw lotniczych na świecie — członków Międzynarodowej Organizacji Przewoźników Powietrznych — IATA. Dane, według stanu z końca 1980 r., zaczerpnęliśmy m.in. ze szwajcarskiego czasopisma lotniczego „Interavia". (red.)

EUROPA

AER LINGUS. Irlandia — Dublin. Przedsiębiorstwo państwowe. 6 827 pracowników. Obsługuje linie w Europie i do Ameryki Północnej. 1980 r. 2 136 007 pasażerów. Sprzęt: 4 BAC.111-200, 9 — Boeing 737-200, 4 B.737-200QC, 3 B.747-100.

AIR FRANCE. Francja — Paryż. Przedsiębiorstwo państwowe w 98,9 proc. 33 312 pracowników. Obsługuje linie na wszystkich kontynentach. 1980 r. — 10 946 932 pasażerów. Sprzęt: 7 Concorde, 28 Boeing 747, 11 — B.707, 20 — Airbus A300, 29 — B.727; zamówienia na: 25 — A320, 3 — A300, 5 — A310, 1 — B.747E, 3 — B.727, 1 — B.747 Combi. Biuro w Warszawie, lata do Polski.

AIR INTER. Francja. Krajowe linie wewnętrzne. 5 564 pracowników. 1980 r. — 8 238 369 pasażerów. Sprzęt: 7 — Airbus 300B2, 10 — Mercure, 16 — Caravelle III, 8 — Caravelle XII, 9 — Fokker 27-500; zamówienia na: 4 — Caravelle XII, 2 — Airbus A300B2.

ALITALIA (Linee Aeree Italiane). Włochy — Rzym. Przedsiębiorstwo państwowe w 99 proc. 18 243 pracowników. Obsługuje linie wewnętrzne w Europie, Ameryce, Afryce, Azji i Australii. 1980 r. — 7 316 927 pasażerów. Sprzęt: 4 — Airbus A300B4, 4 — Boeing 747, 14 — B.727-200, 8 — DC10-30, 6 — DC8-62, 2 — DC8-62C, 25 — DC9-32, 1 — DC9-32C; zamówienia na: 4 — Boeing 727-200, 4 — Airbus A300B4, 4 — B.747, 1 — B.747C. Biuro w Warszawie, loty do Polski zawieszone.

AVIACO (Aviacion y Comercio SA). Hiszpania — Madryt. Przedsiębiorstwo państwowe w 99,8 proc. 1 395 pracowników. Obsługuje linie wewnętrzne, w Europie, Ameryce Północnej, Afryce, do ZSRR i na Środkowym Wschodzie. 1980 r. — 3 251 641 pasażerów. Sprzęt: 5 — DC8-50, 19 — DC9-30, 5 — Fokker F27, 4 — DC8-60; zamówienia na: 1 — DC10-30.

BCAL (British Caledonian Airways LTD). Wielka Brytania — Gatwick. 6 442 pracowników. Obsługuje linie wewnętrzne, w Europie, do Dubai, Ameryki Północnej i Południowej, Afryki i Hongkongu. 1980 r. — 2 118 278 pasażerów. Sprzęt: 8 — DC10-30, 5 — Boeing 707-302C, 9 — BAC.111-500, 7 — BAC.111-200; zamówienia na: 3 — A310.

BRITANNIA AIRWAYS LIMITED. Wielka Brytania — Luton. 1 914 pracowników. Loty czarterowe w Europie, do Afryki Północnej i Zachodniej. 1980 r. — 3 600 000 pasażerów. Sprzęt: 26 — Boeing 737; zamówienia na: 3 — Boeing 737 i 2 — B.767.

British airtours

BRITISH AIRTOURS LTD. Wielka Brytania — Gatwick. 740 pracowników. Loty czarterowe w Europie, na Daleki Wschód, do Ameryki Wschodniej, Północnej i Południowej. 1980 r. — 1 070 196 pasażerów. Sprzęt: 9 — Boeing 737-200, 1 — B.707-336, 2 — Lockheed 1011-200.

British airways

BRITISH AIRWAYS. Wielka Brytania — Londyn. Przedsiębiorstwo państwowe. 52 578 pracowników. Obsługuje linie wewnętrzne, w Europie, Afryce, Azji, Ameryce Północnej i Południowej, Australii i Oceanii. 1980 r. — 12 370 000 pasażerów. Sprzęt: 4 Concorde, 9 — Lockheed 1011-4, 4 — L1011-200, 6 — L1017-500, 16 — Boeing 747-136, 10 — B.747-236, 1 — B.747F, 25 — B.737-200, 8 — B.707-200, 8 — B.707-336, 3 — B.707-336F, 4 — B.707-436, 25 — Trident 3, 16 — Trident 2, 1 — Trident 1C, 21 — BAC.111 Super, 5 — BAC.111-400, 8 — Viscount, 2 — HS.748; zamówienia na: 5 — L1011-200, 4 — B.747-236, 3 — B.737-200, 19 — B.757. Biuro w Warszawie, lata do Polski.

CONDOR FLUGDIENST GmbH. Republika Federalna Niemiec — Neu-Isenburg. Przedsiębiorstwo siostrzane Lufthansy. 1 100 pracowników. Loty czarterowe w Europie, na Daleki Wschód, do Ameryki Północnej i Południowej, na Karaiby. 1980 r. — 1 742 668 pasażerów. Sprzęt: 3 — DC10-30, 8 — Boeing 727-200, 3 — B.727-30, 3 — B.737-200; zamówienia na: 1 — B.737-200.

DAN-AIR SERVICES LTD. Wielka Brytania — Londyn. 3 258 pracowników. Loty czarterowe wewnętrzne i w Europie. 1980 r. — 3 510 000 pasażerów. Sprzęt: 19 — HS.748, 7 — Boeing 727-100, 3 — B.727-200, 1 — B.737-200, 7 — BAC.111-500, 7 — BAC.111-200/400.

FINNAIR OY. Finlandia — Helsinki. Przedsiębiorstwo państwowe w 76,1 proc. 4 951 pracowników. Obsługuje linie wewnętrzne, w Europie, do Ameryki Północnej, na Bliski, Środkowy i Daleki Wschód. 1980 rok — 2 991 638 pasażerów. Sprzęt: 2 — DC10-30, 2 — DC8-62, 5 — Caravelle, 1 — DC9-51, 9 — DC9-14/15, 1 — DC9-41, 1 — DC6B-ST, 2 — F.27, 1 — Bandeirante; zamówienia na: 1 — DC9-51, 2 — DC9-41, 1 — DC10-30. Biuro w Warszawie, lata do Polski (czasowo zawieszone).

IBERIA (Lineas Aereas de Espana, SA). Hiszpania — Madryt. Przedsiębiorstwo państwowe w 99,28 proc. 23 654 pracowników. Obsługuje linie wewnętrzne, w Europie, na Środkowy Wschód, w Afryce, Azji, Ameryce Północnej, Centralnej i Południowej. 1980 r. — 13 837 000 pasażerów. Sprzęt: 1 Boeing 747-156A, 3 — B.747-256B, 8 — DC10-30, 3 — DC8-63, 1 — DC8-63F, 37 — B.727-256, 27 — DC9-32, 4 — DC9-32F, 6 — F.27; zamówienia na: 6 — A300-B4-22, 2 — Boeing 747-200B, 1 — B.747-200. Biuro w Warszawie, lata do Polski.

ICELANDAIR. Islandia — Reykjavik. 5,7 proc. udziału kapitału państwowego. 1 120 pracowników. Obsługuje linie wewnętrzne, w Europie, do Grenlandii i USA. 1980 r. — 625 165 pasażerów. Sprzęt: 3 — DC8-63CF, 2 — Boeing 727-100C, 4 — F.27-200, 1 — B.727-200, 1 — F.27-500.

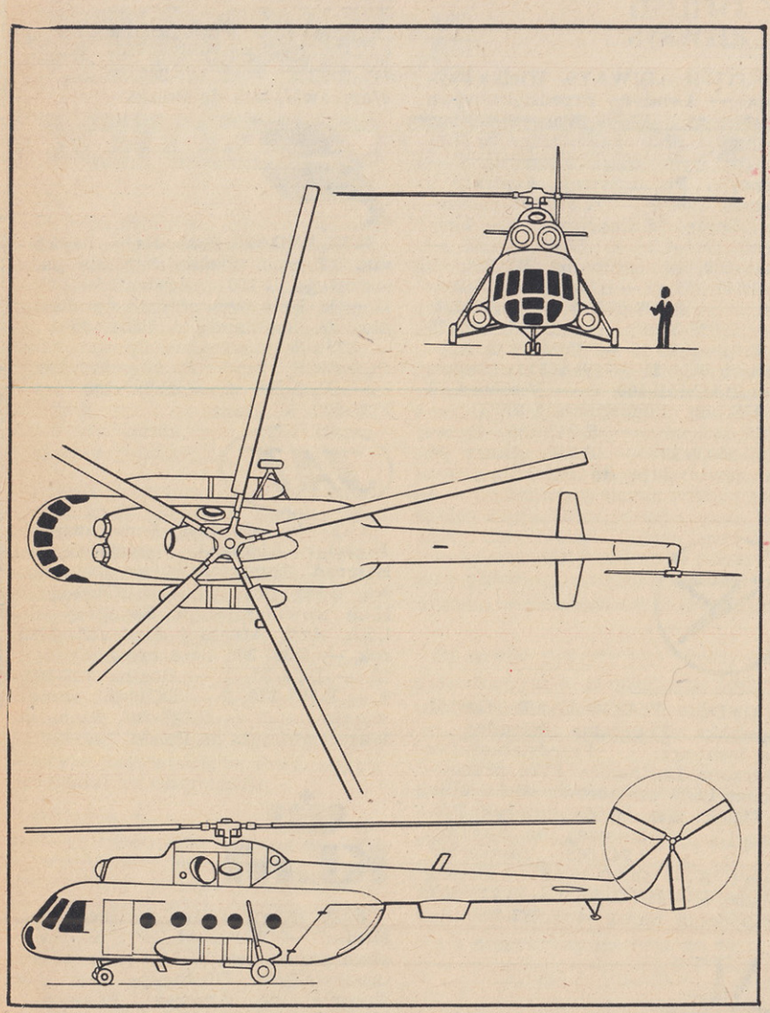
JAT (Jugoslovenski Aerotransport, Jugoslav Airlines). Jugosławia — Belgrad. Przedsiębiorstwo państwowe. 5.965 pracowników. Obsługuje linie wewnętrzne, w Europie, do USA, Azji, Afryki i Australii. 1980 rok — 3 387 266 pasażerów. Sprzęt: 13 — DC9-30, 7 — Boeing 727-200, 4 — B.707-320, 2 — DC10-30; zamówienia na: 2 — B.727-200, Biuro w Warszawie, lata do Polski.

KLM (Royal Dutch Airlines). Holandia — Schiphol. Przedsiębiorstwo państwowe w 74,9 proc. 18 904 pracowników. Obsługuje linie w Europie, do Ameryki Północnej, Centralnej i Południowej, Afryki, Azji i Australii. 1980 r. — 4 432 000 pasażerów. Sprzęt: 15 — Boeing 747-200, 6 — DC10-30, 11 — DC8-63, 20 — DC9; zamówienia na: 1 — B.747-200, 10 — A310-200. Biuro w Warszawie, lata do Polski.

LAKER AIRWAYS LTD. Wielka Brytania — Gatwick. 2 540 pracowników. Loty czarterowe w Europie, do Ameryki Północnej i Afryki Północnej. 1980 r. — 2 070 000 pasażerów. Sprzęt: 6 — DC10-10, 2 — Boeing 707, 4 — BAC.111, 5 — DC10-30 3 — A300; zamówienia na 7 — A300.

LOT (Polish Airlines — Polskie Linie Lotnicze). Polska — Warszawa. Przedsiębiorstwo państwowe. 5 891 pracowników. Obsługuje linie wewnętrzne, w Europie, do Ameryki Północnej, Afryki Północnej, Bangkoku i na Środkowy Wschód. 1980 rok — 1 827 572 pasażerów. Sprzęt: 9 — Ił-18, 6 — Ił-62, 5 — Ił-62M, 4 — Tu-134, 7 — Tu-134A, 16 — An-24.

LTU (Lufttransport — Unternehmen GmbHs Co). Republika Federalna Niemiec — Duesseldorf. 820 pracowników. Loty czarterowe w Europie, do Azji, Afryki, USA i na Wyspy Bahama. Sprzęt: 4 — L1011-1, 1 — L1011-100, 2 — L1011-500. **(kon)**



ŚMIGŁOWIEC TRANSPORTOWY Mi-17

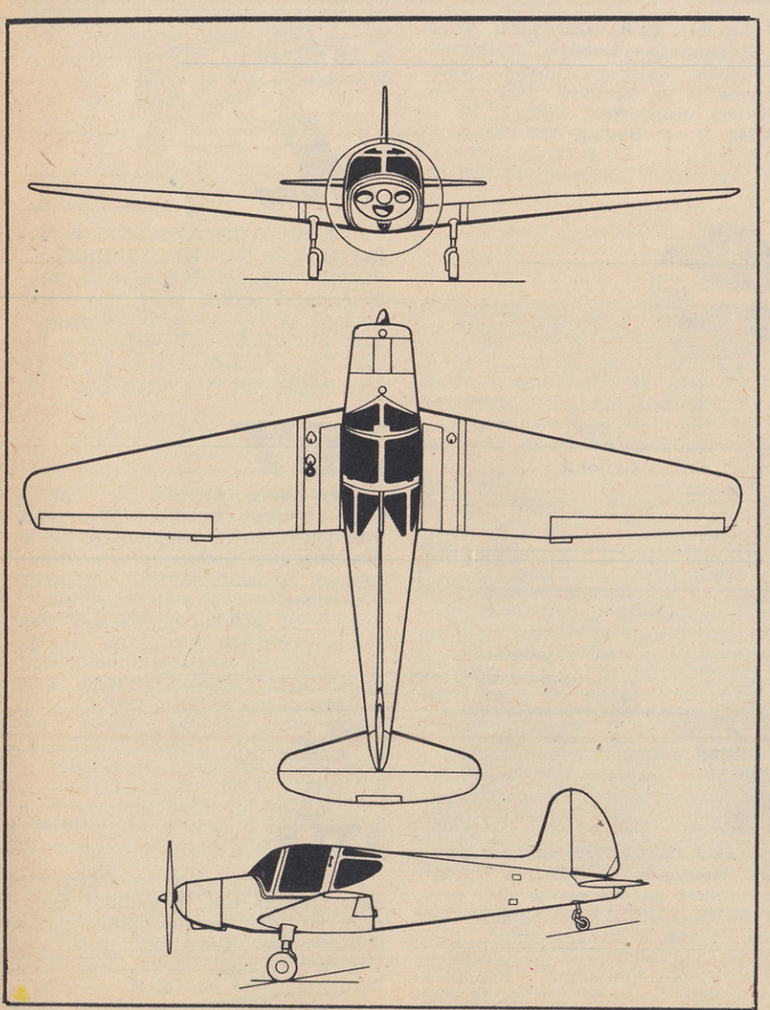
Na Salonie Lotniczym w Paryżu w 1981 r. zademonstrowano nowy 2-silnikowy śmigłowiec transportowy Mi-17. Jest on przewidziany do przewozu ładunków i ludzi w różnych wariantach w zastosowaniach cywilnych i wojskowych. Mi-17 jest bardzo podobny do śmigłowca Mi-8, znanego ze swych zalet który jest produkowany od wielu lat i stosowany w 30 krajach. Dzięki zastosowaniu 2 silników o większej mocy możliwe było zwiększenie masy startowej, prędkości przelotowej i pułapu praktycznego oraz dwukrotne powiększenie pułapu statycznego i prędkości wznoszenia.

Układ nośny stanowi 5-łopatowy wirnik napędzany 2 turbinowowałowymi silnikami TV3-117 MT każdy o mocy startowej 1,415 kW. Zespół silników posiada system automatycznego utrzymywania stałej prędkości wirnika oraz synchronizacji mocy. Gdyby jeden z silników utracił moc lub zatrzymał się, wtedy drugi automatycznie zwiększa swą moc aż do wartości ekstremalnej, zapewniając możliwość kontynuowania lotu. Śmigłowiec ma urządzenie do podnoszenia ładunku zewnętrznego o udźwigu 3 000 kg oraz windę ratunkową o udźwigu 150 kg. Kabina klimatyzowana z 2 miejscami dla pilotów i jednym dodatkowym fotelem składanym.

Mi-17 zabiera 24 pasażerów, zaś w wersji sanitarnej 12 rannych na noszach wraz z potrzebnym wyposażeniem medycznym i obsługą. Kabina załogi nowocześnie opracowana posiada system pilotażowo-nawigacyjny wraz z pilotem automatycznym, zezwalający na loty wg reguł IFR (bez widoczności) w dzień w nocy. Śmigłowiec Mi-17 nie ma odpowiednika za granicą. Najbardziej zbliżony do niego pod względem danych jest 3-silnikowy francuski śmigłowiec Super-Frelon, którego produkcję wstrzymano. Zbliżone możliwości transportowe wykazuje 2-silnikowy śmigłowiec Super Puma, który jest mniejszy wymiarowo i masowo. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: średnica wirnika — 21,29 m, długość całkowita — 25,35 m, długość kadłuba — 18,24 m, wysokość kadłuba — 4,75 m, baza podwozia — 4,28 m, rozstaw kół — 4,51 m, kabina ładunkowa — 5,34 × × 2,34 × 1,8 m. **Masy:** masa startowa normalna — 11 100 kg, max. masa — 13 000 kg, masa ładunku płatnego — 4 000 kg wewn. i na zawieszeniu — 3 000 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 250 km/h, przelotowa — 240 km/h, pułap praktyczny przy 13 000 kg — 3 600 m, przy 11 1000 kg — 5 000 m, pułap statyczny bez wpływu ziemi przy 11 100 kg — 1 760 m, zasięg przy 13 000 kg — 465 km, z dodatkowymi zbiornikami — 950 km.

LAMUS



SAMOLOT TRANSPORTOWY ZLIN Z-22 JUNAK

Czechosłowackie zakłady lotnicze założone w 1934 r. pod nazwą BATA AS Zlin, znane następnie jako Zlinské Letecké Závody, zostały w 1945 r. upaństwowione. Obecnie noszą nazwę Moravan. Produkują one przede wszystkim samoloty lekkie — sportowe i treningowe — oznaczane tradycyjnie znakiem Zlin lub Z. Zakłady Moravan znajdują się w Otrokovicach.

Znany czechosłowacki konstruktor lotniczy, inż. Karel Tomáš rozpoczął już w okresie okupacji hitlerowskiej projektowanie bardzo prostego w budowie samolotu 2-miejscowego, z myślą o jego produkcji w zakładach w Otrokovicach, zaraz po wyzwoleniu kraju.

Jednak po wojnie zakłady te zamierzały rozpocząć produkcję od samolotu 4-miejscowego, przystosowanego do silnika TOMA-4 o mocy 77,3 kW (105 KM), produkowanego również w Otrokovicach. Inż. K. Tomáš przeprojektował więc swój samolot Z-22, jaki został zbudowany w 1946 r. z oznaczeniem Z-122, ale nie wszedł do produkcji seryjnej. Był to samolot całkowicie drewniany, rozwijający prędkość max. — 215 km/h i o zasięgu — 1 000 km.

Gdy następnie zakłady zainteresowały się samolotem 2—3-miejscowym, inż. K. Tomáš znów zaproponował Z-22. W istocie był to lżejszy Z-122 z silnikiem Persy-3 o mocy 46—50 kW (62—68 KM), przewidywanym do produkcji w Otrokovicach. Ponieważ produkcja seryjna tych silników nie została rozpoczęta, zastosowano silniki Praga-D. Było to w 1946 r. W 1948 r. pojawił się Z-26 Trener tegoż konstruktora, rozwijany aż do samolotu Z-726 Trener z 1974 r.

Samolot 2- lub 3-miejscowy.

Konstrukcja całkowicie drewniana. Profil płata z rodziny NACA-23 i 44 (na końcach). Skręcenie geometryczne. Masa 1 skrzydła wynosiła zaledwie 32,5 kg. Podwozie stałe z kołami Ø 420 × 150 mm wyposażonymi w hamulce mechaniczne. W kabinie zestaw tylko 6 przyrządów pokładowych.

Silnik Praga-D o mocy 55,2 kW (75 KM). Śmigło drewniane 2-łopatowe.

Malowanie: typowe malowanie w metalicznym kolorze błękitnym lub kremowo-jasnobłękitnym. Napisy i znaki — czarne. **(W)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,6 m, długość — 7,25 m, wysokość — 1,96 m. **Masy:** masa własna — 365 kg, masa całkowita — 635 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 176 km/h, prędkość przelotowa — 155 km/h, wznoszenie — 3,3 m/s, pułap — 4 200 m, zasięg — 600 km.

GEE – BEE ● PSZCZOŁA

Oryginalny samolot (oraz jego wersje rozwojowe) wybudowany przez braci Granville miał krótką żywotność. Oczarował swym wyglądem i osiągami zarówno znawców jak i entuzjastów lotnictwa. Poza osiągnięciami rekordowymi Gee-Bee (Pszczoła) oraz udziałem w konkursach prędkościowych, przyniósł lotnictwu kilka ofiar śmiertelnych. Bardzo trudny pilotażowo, miał złą opinię u pilotów. Ale trzeba w tym miejscu dodać — u pilotów przeciętnych. Piloci doświadczeni latali na nim bez wypadków i osiągali bardzo dobre wyniki. Do takich należał mjr pil. James Doolittle.

Godnym przypomnienia jest Międzynarodowy Mityng Lotniczy w Cleveland (USA) w 1932 r. W konkursie prędkościowym o nagrodę Thompsona wyróżnił się wówczas samolot Gee-Bee. Pilotował go major J. Doolittle, który zdobył tę nagrodę, pokonując odległość 160 km w 23 min. 44 s (400 km/h). Zdobył on także światowy rekord prędkości dla samolotów lądowych, który figurował w tabeli od 1924 r. na 4 etapach konkursu prędkości 473 km/h. W jednym z etapów mjr J. Doolittle na odcinku 3 km uzyskał prędkość 494 km/h.

Samoloty Gee-Bee malowano na dwa podstawowe kolory, z których jednym był biały dopełniany czerwonym, czarnym, albo żółty dopełniony kolorem czarnym. W barwach biało-czerwonych były: Gee-Bee Sportster X, Gee-Bee R-1, Gee-Bee R-2, natomiast w kolorach żółto-czarnym Gee-Bee Super Sportster Z. Znaki rejestracyjne, numery startowe i opisy producenta malowano kolorem dopełniającym, to jest czerwonym lub czarnym. Plansza: 1. Gee-Bee R-1 J. Doolittle'a, na którym zwyciężał w zawodach o puchar Thompsona w 1932 r. Znaki rejestracyjne, numery startowe odcięte są czarną obwódką. 2. Gee-Bee R-2 w malowaniu analogicznym do R-1. 3. Gee-Bee Super Sportster Z City of Springfield Lowella Baylesa, na którym próbowano pobić rekord prędkości. Obecnie istnieje replika tego samolotu, wykonana przez Billa Turnera i Ed Marquarta.

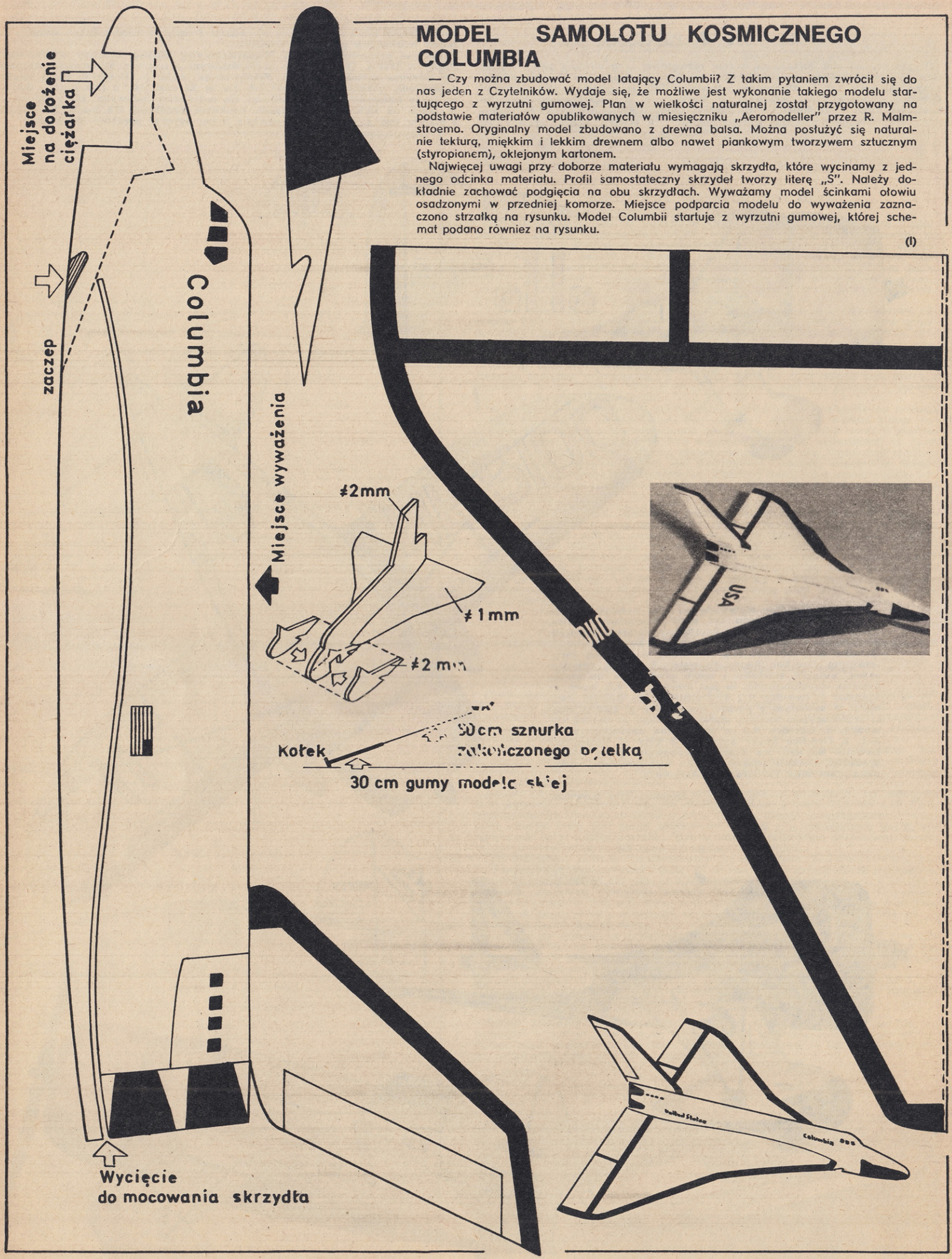
Rysunki: **T. J. Kowalski**

MODEL SAMOLOTU KOSMICZNEGO COLUMBIA

— Czy można zbudować model latający Columbii? Z takim pytaniem zwrócił się do nas jeden z Czytelników. Wydaje się, że możliwe jest wykonanie takiego modelu startującego z wyrzutni gumowej. Plan w wielkości naturalnej został przygotowany na podstawie materiałów opublikowanych w miesięczniku „Aeromodeller" przez R. Malmstroema. Oryginalny model zbudowano z drewna balsa. Można posłużyć się naturalnie tekturą, miękkim i lekkim drewnem albo nawet piankowym tworzywem sztucznym (styropianem), oklejonym kartonem.

Najwięcej uwagi przy doborze materiału wymagają skrzydła, które wycinamy z jednego odcinka materiału. Profil samostateczny skrzydeł tworzy literę „S". Należy dokładnie zachować podgięcia na obu skrzydłach. Wyważamy model ścinkami ołowiu osadzonymi w przedniej komorze. Miejsce podparcia modelu do wyważenia zaznaczono strzałką na rysunku. Model Columbii startuje z wyrzutni gumowej, której schemat podano również na rysunku.

(I)



TO LUBLIN R-VIII

W numerze 48 „Skrzydlatej" z ub. r. ukazał się felieton pt. „Kto to wyjaśni?", w którym zamieściliśmy fragment listu Grzegorza Adamskiego, proszącego o wyjaśnienie losów samolotu uwidocznionego na zdjęciu. Redakcja, zgodnie z prośbą Czytelnika, zaapelowała o pomoc w tym względzie.

Nie czekaliśmy długo. Już w parę dni po ukazaniu się w sprzedaży 48 numeru SP nadeszło do nas szereg listów w tej sprawie. Autorzy ich są ze sobą całkowicie zgodni. Oto nazwiska naszych korespondentów: Grzegorz Maj z Ostrowca Św., Dariusz Sworowski z Rawicza, Marek Szajer z Zabrza i Michał Cichy z Warszawy. Wymieniliśmy nazwiska tylko tych czterech, gdyż właśnie oni przysłali najdokładniejsze informacje. Autorzy innych listów — są mniej dokładni. Wszystkim naszym informatorom serdecznie dziękujemy.

A teraz wyniki dociekań naszych Czytelników. Otóż opublikowane przez nas zdjęcie szczątków samolotu pochodzi z niemieckiego albumu z roku 1940, w skład którego wchodzi komplet zdjęć z tego okresu, obejmujący również fotografię przez nas opublikowaną. Autorem zdjęć, wykonanych techniką stereoskopową, jest niemiecki korespondent wojenny Hugo Jäger. Widoczne na zdjęciu szczątki samolotu — to szczątki wodnosamolotu Lublin R-VIII. Jak Czytelnicy do tego doszli?

Wyżej wymieniony album zawiera również inne zdjęcia, a m.in. zbliżenie pływającego wraku samolotu. Można na nim dostrzec kilka szczegółów konstrukcyjnych. Wystarczyło to, aby stwierdzić, że szczątki pokazane przez nas w numerze 48 SP są resztkami właśnie wodnosamolotu Lublin R-VIII Morskiego Dywizjonu Lotniczego. Wodnosamolot ten miał numer 802 i godło: Ośmiornicę.

Oto mały fragment obszernego listu Grzegorza Maja (19 lat): „Powołując się na książkę A. Glassa pt. „Polskie konstrukcje lotnicze 1893—1939" należy stwierdzić, że w 1931 r. na zamówienie kierownictwa Marynarki Wojennej wytwórnia Plage i Laśkiewicz w Lublinie podjęła się przerobienia czterech samolotów R-VIII (pierwszego prototypu, który miał otrzymać silnik LD oraz czterech seryjnych R-VIIIa) na wodnosamoloty pływakowe. Rzeczywiście przerobiono w 1932 r. trzy samoloty, które otrzymały nowe oznaczenia: egzemplarz z silnikiem LD — R-VIII bis i numer 801, a dwa egzemplarze z silnikami Hispano Suiza — R-VIII ter i numery 802 i 803, nadane przez Morski Dywizjon Lotniczy. Samoloty te były też oznaczone: R-VIII/hydro.

W 1939 r. dwa samoloty były jeszcze w użyciu. W dniu 8 września uległy one zniszczeniu podczas bombardowania przez niemieckie lotnictwo koło Chałup na Półwyspie Helskim".

Grzegorz Maj pisze jeszcze, iż nie wiadomo tylko co się stało z załogami tych samolotów.

Parę słów z listu Marka Szajera: „Jako samoloty szkolno-treningowe Lubliny R-VIII nie zostały użyte bojowo. Przypuszczam, że piloci przeżyli to bombardowanie".

I jeszcze — kilka zdań z listu Michała Cichego: „Od ośmiu lat jeżdżę na wakacje do Kuźnicy (...) Zauważyłem, że po lewej stronie zdjęcia zamieszczonego w 48 numerze SP widać wyraźnie brzeg Półwyspu Helskiego (tak niskich brzegów nie było w żadnej innej części polskiego przedwojennego wybrzeża morskiego), stąd od razu skojarzenie ze zniszczonymi na wodach Zatoki Puckiej wodnosamolotami Morskiego Dywizjonu Lotniczego (...) Skojarzyłem fragment zdjęcia z szachownicą — z lewą częścią górnego płata R-VIII: światełko pozycyjne, charakterystyczne ścięcie płata przy krawędzi spływu. Odtąd już poszło łatwo: sterczący pod pewnym kątem fragment można zidentyfikować jako ster kierunku. Następnie widać pogruchotany baldachim i silnik oraz pozbawione pokrycia prawe górne skrzydło. Widać przy obu skrzydłach nawet podpórki płata".

Wystarczy? Z pewnością tak. Jeszcze raz dziękujemy. Jesteśmy głęboko zadowoleni ze współpracy. (z)

LISTY

JEDNA ZAŁOGA NIE WRÓCIŁA

Droga Redakcjo!

Ostatnio udało mi się nabyć książkę z serii Biblioteczki „Skrzydlatej Polski" pt. „Zarys działań polskiego lotnictwa w Wielkiej Brytanii 1940—1945" Wacława Króla. Książka, jak każda z tej serii, jest bardzo interesująca lecz znalazłem w niej jeden błąd. Na stronie 129 autor podaje, że (cytuję): „Aby godnie uczcić doroczne święto, Dywizjony 304 i 305 postanowiły w nocy z 24 na 25 kwietnia wykonać wyprawę bombową maksymalnym wysiłkiem. Skompletowano 14 załóg, które udały się na bombardowanie Rostocku. Wyprawa była udana, wzniecono pożary w wyznaczonym celu, wszystkie załogi powróciły całe do bazy w Lindholme". Koniec cytatu.

Jest tu błąd, gdyż z tej wyprawy nie wróciła załoga w składzie: por. pil. Tadeusz Kwak, por. pil. Lech Dzierzbiecki, kpr. Stanisław Wójcik, sierż. Lucjan Woźniak, por. Stanisław Zieleniewski, sierż. Władysław Jankowski. Leciała ona na Wellingtonie nr X-9829 i została zestrzelona koło miejscowości Wittmund, niedaleko Wysp Fryzyjskich. Informacje te uzyskałem od siostry kpr. Stanisława Wójcika, pani mgr. Ireny Wójcik-Żaklika.

Andrzej Wesół
Rzeszów

NOWE KSIĄŻKI

ROCZNIK SAMOLOTÓW 1981—1982

Po raz 72 ukazał się już rocznik Jane's All The World's Aircraft 1981—1982, wydawany w W. Brytanii od 1909 r. Jest to najpełniejszy obecnie ilustrowany przegląd tego co lata na świecie. Od radiomodeli do zadań specjalnych, lotni i różnych konstrukcji amatorskich, aż do samolotów naddźwiękowych i rakiet.

Wśród sprzętu z 43 państw świata część przeznaczona lotnictwu polskiemu liczy tym razem ponad 15 stron i zawiera opisy samolotów: PZL-104 Wilga i Wilga-35R, PZL-106A, AT, AR Kruk, PZL-110 Koliber, An-2, An-28, TS-11 Iskra, M-15 Belfegor, M-18 Dromader, M-20 Mewa;

śmigłowców Mi-2, PZL Kania, W-3 Sokół;

szybowców: SZD-41A Jantar Standard, SZD-48-1 Jantar Standard-2, SZD-49 Jantar-K, SZD-50-3 Puchacz;

silników: PZL AI-14R, ASz-62R, PZL-10W, GTD-350, PZL-3S, PZL-3R, PZL-Franklin (6 typów), SO-1, SO-3;

konstrukcji amatorskich: samolot Kłos, silniki JB-2x250 i Saturn-500 oraz lotnie — AKL i ULS z Politechniki Warszawskiej, Vega (SST-A, B i Star) i Balans.

Zwraca uwagę duży udział lotni i innych konstrukcji ultralekkich oraz balonów i sterowców. Poza tym ujawnił się przemysł lotniczy Chile i Peru z produkcją licencyjną, również samolotów treningowych w zestawie części do montażu w aeroklubach.

A teraz kilka danych statystycznych. W okresie od 1 lipca 1980 r. do 1 października 1981 r. oblatano na świecie 106 nowych statków powietrznych lub ich odmian, w tym 3 polskie (SZD-51 Junior — 31.XII. 1980 r., PZL-106B Kruk — 15.V. 1981 r. i PZL-106 AS Kruk — 19.VIII.1981 r.). Z innych państw socjalistycznych odnotowano jedynie motoszybowiec SL-40 Liska z Jugosławii.

W 1980 r. wprowadzono na orbity 105 statków kosmicznych i sztucznych satelitów (lista może być niepełna).

Nowe rekordy świata FAI, to: prędkość na bazie 3 km — 803, 138 km/h uzyskana w USA 14.VIII.1979 r. na samolocie P-51 Mustang z silnikiem Griffon o mocy 2 838 kW, prędkość na bazie 15/25 km — 379,7 km/h (4.IX.1979 r.), pułap — 6 550 m i czas wznoszenia do wysokości 6 000 m — 16 min 6 s. (4.VI. 1981 r.) — trzy rekordy na samolocie radzieckim MAI Kwant z silnikiem M-14-II o mocy 268 kW.

Poza tym zatwierdzono rekord śmigłowcowy: prędkość na bazie 15/25 km — 368,4 km/h, ustanowiony na Mil A-10 (Mi-24) przez G. Karapetiana (21.IX. 1978 r.).

Z nowych rekordów astronautycznych FAI odnotowano łączny czas trwania lotu W. Riumina — 361 dni 21 h 31 min 55 s (statki: Sojuz-25, 32, 34, 35 i 37 oraz stacja Salut-6), Dwa dalsze rekordy kosmonautów radzieckich były w zatwierdzaniu FAI.

Najstarsze dotąd nie pobite rekordy świata FAI, to pułap 17 083 m uzyskany 22.X.1938 r. na samolocie śmigłowym Caproni Ca-161 bis oraz przelot bez lądowania — 9 652 km na wodnosamolocie Short-Mayo Mercury (6—8.X.1938 r.).

(W)

John W.R. Taylor z zespołem ● JANE'S ALL THE WORLD'S AIRCRAFT 1981—1982 ● Jane's Publishing Company — Londyn, Nowy Jork, Sydney ● Stron 813+33, ilustracji — 1824.

POCZTA LOTNICZA

ZDALNE STEROWANIE

Janusz Panfil — Szczecin. Do rozwiązania poruszonych w liście problemów polecamy przestudiowanie książki inż. J. Wojciechowskiego „Zdalne sterowanie modeli", ewentualnie radzimy zakupić w CSH już gotową aparaturę 6-kanałową RUM-2.

KONSTRUKCJE AMATORSKIE

Bogdan Niedźwiecki — Szczecin Dąbie. Radzimy zwrócić się do Komisji Konstruktorów Amatorów APRL, która zrzesza ludzi parających się tą dziedziną lotnictwa. Adres dla korespondencji pocztowej jest następujący: Andrzej Wiśniewski, ul. Hawajska 20 m 8, 02-776 Warszawa.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i astronautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: **27-33-78** — redaktor naczelny i sekretariat, **27-52-60** — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa: telefon — centrala 49-27-51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
— do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
— do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
— do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
— do 10 września na IV kwartał roku bieżącego

Cena prenumeraty: kwartalnie 260 zł, półrocznie 520 zł, rocznie 1 040 zł

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysiłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch" — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysiłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm²; ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienie prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Skład: Dom Słowa Polskiego. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 12.V.1982 r. Zam. 2/2110. Nakład: 32 000.
Z-47

PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

SZKOLENIE SPECJALISTÓW

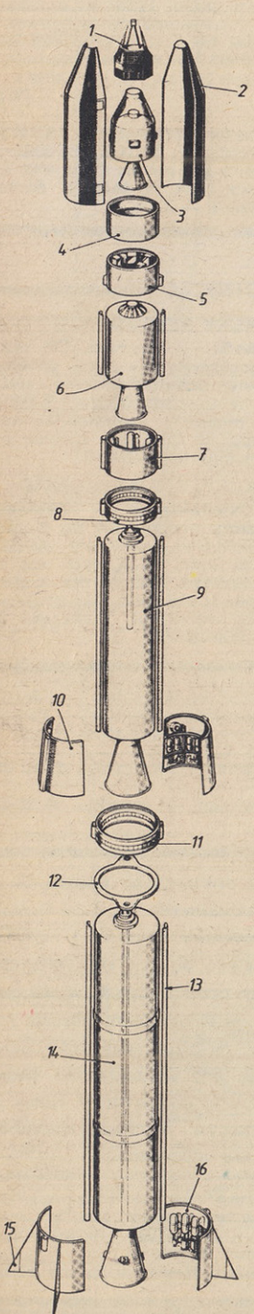
W wyższych szkołach lotniczych Kirowogradu i Kremieńczugu w ZSRR przeszli przeszkolenie lotnicy i specjaliści służb naziemnych m.in. z Polski, Afganistanu, Bułgarii, Ekwadoru, Gwinei Równikowej, Jugosławii, Peru. Na zdjęciach: Czarnoskóry uczeń na pilota przed startem na śmigłowcu Mi-8. Spędzi za jego sterownicami co najmniej 100 h ● Szkolenie na symulatorach nawigatorskich.

SZYBOWIEC R-26 GÓBÉ ZNÓW W PRODUKCJI

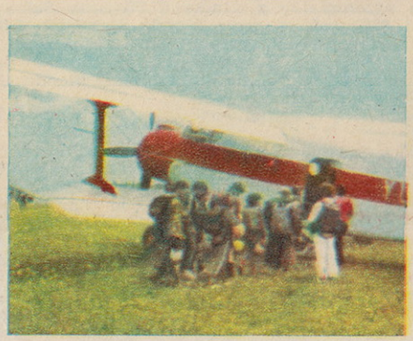
W wytwórni szybowców w Szombathely na Węgrzech rozpoczęto produkcję dwumiejscowych, metalowych szybowców R-26 Góbé. Szybowiec ten oblatany w 1961 r. ma doskonałość — 23,7 przy 81 km/h, a opadanie — 0,96 m/s przy 75 km/h.

RAKIETA NOŚNA

Czterostopniowa indyjska rakieta nośna SLV-3 na paliwo stałe w przekroju perspektywicznym: 1 — satelita RS-2 Rohini, 2 — osłony, 3 — silnik stopnia orbitalnego, 4 — pierścień wspornikowy, 5 — wyposażenie sterujące, 6 — stopień III, 7, 10, 16 — układ kontrolny stopnia, 8, 11, 12 — pierścień rozdzielający, 9 — stopień II, 13 — osłona wnęki przewodowej, 14 — stopień I. Udźwig użyteczny: 40 kg (masa wprowadzona na niską orbitę wokółziemską).



Zdjęcia i rysunki: „Radziecki Eksport", „ABC-Technike", „Aviation Magazine", „Krile".



AN-2 W JUGOSŁAWII

Ponad 20 lat trwała przerwa w działalności sekcji spadochronowej aeroklubu w Karlovcu w Jugosławii. Obecnie sekcja ta wznowiła działalność. Szkolenie odbywa się na lotnisku sportowym w Lučko. Spadochroniarze korzystają z samolotu An-2 polskiej produkcji.

KRILE ZNACZY SKRZYDŁA

W Bułgarii ukazał się nowy miesięcznik lotniczo-astronautyczny „Krile" (Skrzydła). Liczy on 84 strony i jest wielobarwny. Redaktorem naczelnym jest Minko Kałczew, a w radzie redakcyjnej — pierwszy kosmonauta bułgarski płk inż. Georgi Iwanow. Miesięcznik „Krile" nawiązuje tradycją do czasopism „Letec" (1944—1947), „Wzduszen Pregled" (1945—1951), „Awiacjonno Delo" 1952—1956), „Wzduszna Otbrana" (1957—1960), „Rodni Krile" (1959—1962) oraz „Awiacja i Kosmonawtika" (1962—1974). Dodajmy, że czasopismo „Krile" zaczęło wychodzić okresowo już w 1981 r. Przy okazji dowiedzieliśmy się, że pierwsze bułgarskie czasopismo lotnicze „Km Niebieto" ukazało się 1 listopada 1911 r.

W pierwszym numerze miesięcznika „Krile" został zamieszczony m.in. artykuł dowódcy wojsk lotniczych i OPK Bułgarii gen. płk. Lubczo Błagojewa, reportaż z Międzynarodowego Kongresu Astronautycznego w Rzymie, nieco danych o satelicie „Bułgaria-1300", sporo wiadomości z zakresu lotniarstwa, spadochroniarstwa i modelarstwa kosmicznego. Został też opisany 1-miejscowy amatorski motoszybowiec Kłos zbudowany w Bułgarii w 1977 r.

Poza tym numer zawiera kilka ciekawych artykułów z historii lotnictwa bułgarskiego, reportaż z lotu do Wietnamu, opowiadanie fantastyczno-naukowe i recenzję książki dr. K. Złatariewa „Człowiek w Kosmosie". Nowemu miesięcznikowi „Krile" i jej Zespołowi Redakcyjnemu „Skrzydlata Polska" życzy wielu sukcesów.

W PIOTRKOWIE I LUBECE

Uczestnicy uroczystości zakończenia IV Śmigłowcowych Mistrzostw Świata FAI obecni na piotrkowskim stadionie, jak również liczni telewidzowie, pamiętają dramatyczną kraksę pięknego radiomodelu śmigłowca Jet Ranger, demonstrowanego przez modelarza Bernda Wunderlicha z RFN. Wydawało się, że model uległ nieodwracalnym uszkodzeniom i wiele osób, nawet celnicy na granicy PRL w Świecku, składało konstruktorowi wyrazy współczucia z powodu tej straty.

Okazało się jednak, że model dał się naprawić i już po 14 dniach latał jak nowy. Zamieszczone obok zdjęcia odbudowanego zdalnie sterowanego modelu Jet Ranger zostały zrobione 7 września ub. r. w Lubece w RFN.